

# Jämställdhetsintegrering i samhällsplaneringen

– Rosengårds station, jämställdhetens nästa stopp?

*Lisa Stolt*



Självständigt arbete • 30 hp

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Alnarp 2018

Jämställdhetsintegrering i samhällsplaneringen. Rosengårds station, jämställdhetens nästa stopp?  
Gender mainstreaming in urban planning. Rosengårds station, next stop for equality?

Lisa Stolt

**Handledare:** Anna Persson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

**Examinator:** Anders Larsson, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

**Biträdande examinator:** Helena Mellqvist, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

**Omfattning:** 30 hp

**Nivå och fördjupning:** A2E

**Kurstitel:** Självständigt arbete i hållbar stadsutveckling

**Kurskod:** EX0814

**Program/utbildning:** Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

**Utgivningsort:** Alnarp

**Utgivningsår:** 2018

**Omslagsbild:** Lisa Stolt

**Elektronisk publicering:** <http://stud.epsilon.slu.se>

**Nyckelord:** jämställdhet, jämställdhetsintegrering, Rosengårds station, Malmö stad, planering.

## Sammanfattning

Uppsatsen tar sin utgångspunkt i den fysiska planeringens påverkan på olika grupper i samhället. Den sociala dimensionen har inte fått lika mycket uppmärksamhet som de ekologiska och ekonomiska dimensionerna i arbetet mot en hållbar stadsutveckling. Det råder stor oklarhet kring hur de sociala aspekterna ska omsättas till praktiska handlingar inom samhälls- och trafikplanering. Arbetet fokuserar på kvinnors och mäns olika erfarenhetsvärldar samt hur dessa tas tillvara inom samhällsplaneringen. Att jämställdhetsintegrera verksamheten är en strategi för att säkerställa att jämställdhetsaspekten beaktas under hela planeringsprocessen, från förstudie till projektets avslut och uppföljning.

Inom Malmö stad har arbetet med Rosengårds station pågått under en längre tid. Vilka effekter stationen kommer att få på olika planeringsnivåer med avseende på jämställdhet är något som inte diskuteras i de granskade plandokumenterna. Uppsatsens analysdel grundar sig i tre områden: hur Malmö stad arbetar med jämställdhet, vilka är förutsättningarna för jämställdhet på den aktuella platsen samt hur bidrar Rosengårds station till Malmö stads arbete med jämställd samhällsplanering. För att angripa ämnet har bland annat intervjuer genomförts med ansvariga tjänstepersoner för arbetet med Rosengårds station och för Malmö stads arbete med jämställdhetsintegrering. Platsbesök och intervjuer med invånare har skapat en större förståelse för den kontext planen befinner sig i.

Resultatet av denna studie visar att arbetet med jämställdhetsintegrering är ett arbete som tar tid och att det är svårt att bedriva ett jämställdhetsintegreringsarbete samtidigt som det ordinarie arbetet inte ska bli lidande. Utmaningarna med att arbeta med jämställdhetsintegrering bottenar bland annat i:

- Resursbrist i både tid och pengar,
- En varierande kunskapsnivå bland tjänstepersonerna i Malmö stad gällande jämställdhet,
- Brist på verktyg och modeller för att arbeta med jämställdhetsintegrering,
- Svårt att konkretisera jämställdhetsmålen inom samhällsplaneringen.

Vilka platsspecifika förändringar som Rosengårds station kommer att bidra med kan inte sägas med klarhet eftersom stationen inte är färdigställd och i bruk än. I arbetet har den upplevda tryggheten och tillgången till arbetsmarknaden studerats. Den upplevda tryggheten bland kvinnor och män och deras respektive tillgång till arbetsmarknaden är aspekter som behöver problematiseras mer inom Malmö stad. Samhällsplaneringen kan bidra till att underlätta för människors vardagsliv samtidigt som andra strukturer som könsroller och könsmaktsstrukturer påverkar hur människor strukturerar upp sina liv.

Det finns en vilja hos både politiker och tjänstepersonerna att arbeta med jämställdhetsintegrering. Malmö stad ska vara jämställdhetsintegrerat år 2020. Ska målet nås behöver det först och främst tillsättas mer resurser för att en sådan arbetsprocess ska kunna bedrivas samtidigt som det ordinarie arbetet inte stannar upp. Tjänstepersonerna inom Malmö

stad behöver också få en grundläggande kunskap samt expertkunskaper om jämställdhet kopplat till samhällsplanering. De mål som finns gällande jämställdhet behöver också konkretiseras och kontextualiseras för att underlätta i planerarnas arbete eftersom den sociala dimensionen av hållbar utveckling ibland betraktas som lite fluffig.

Jämställdhet dess koppling till samhällsplanering är ett område som behöver få uppmärksamhet och diskuteras i de olika planeringsutbildningar som finns ute i universitetsvärlden för att senare kunna använda dessa kunskaper i praktiken. Ett beslut på regeringsnivå att de sociala frågorna ska få lika status som de ekonomiska och ekologiska frågorna hade underlättat för de berörda myndigheterna och organisationerna att arbeta med den sociala dimensionen. Risker är annars att frågorna prioriteras bort när budget- och tidsramarna blir för tajta. Det är viktigt att vara medveten om vilka effekter våra planer och projekt har för de människor som de påverkar, det är ju trots allt den samhällsplaneringen är till för.

## Abstract

The thesis takes its starting point in how the spatial planning affects different people in the society. Social sustainability has not gained as much attention as the ecological and economic aspects of sustainable development. In the world of urban planning there is not a consensus how to convert the social aspects of urban planning into practical actions. The study has focus on men's and women different experiences of the spatial planning and how these experiences is considered in the spatial planning in Malmö. Gender mainstreaming is a strategy to ensure that the equality aspects of spatial planning is considered through the whole planning process, from the pre-study, to the end of the project and to the follow up.

Malmö stad has during a long time been working with the plans of Rosengårds station. With focus on equality, it is uncertain how the station is going to affect the city and the population on the micro, meso and macro level. Equality is not something that is discussed in the planning documents. The analysis of the thesis has three key areas: how Malmö stad is working with equality in urban planning, a current situation analysis of the equality in the study area and last how Rosengårds station is going to contribute to an equal urban planning in Malmö stad.

Interviews have been conducted with the civil servants of the municipality of Malmö that are responsible for the planning process of Rosengårds station and for the gender mainstreaming process in Malmö stad. Observations and shorter interviews with the residents that lives close to the area has given me a greater understanding of the area and the context that the station is going to be a part of.

The result of the analysis shows that gender mainstreaming is a process that is difficult to implement in Malmö stad in the same time as the regular work. Working towards gender mainstreaming is a process that takes time. There are many different challenges with gender mainstreaming, among other things:

- Lack of resources, both time and money,
- Lack of knowledge about equality of the civil servants in Malmö stad,
- Lack of instruments and models to analyse equality,
- Difficulties to implement the Swedish national goals of equality.

Which place bound effects Rosengårds station is going to have on the area is difficult to predict since the station is not open yet. However, some effects can be discussed. In the thesis the perceived security and the accessibility to women and men's labour markets have been discussed. These aspects need to be more problematised in the urban planning of Malmö stad. Urban planning may contribute to ease people's daily life, at the same time there are other social structures like gender rolls and gender-power orders that influence how we structure our daily lives.

Among the politicians and civil servants there is a motivation to take on the process of gender mainstreaming. Malmö stad has a goal to be a gender mainstreamed by 2020. If Malmö stad is going to reach the goal the above-named points must remediate.

Equality and the relation to spatial planning are areas that needs to get attention and to be discussed in the urban planning world and at the universities. To facilitate for the municipalities and the authorities, the government must decide that the social aspects of sustainable development to get the same status as the ecological and economic aspects. Equality aspects might otherwise be forgotten or not prioritised when the budget and timeframes get to tight. It is important to be aware of the effects that decisions taken by the authorities might have on the residents. In the end, it is for the people that live in the city that we are planning for.

## Förord

Välkomna,

Jag vill först och främst rikta ett stort tack till Anna Persson, min handledare på SLU som under arbetets gång varit stöttande och bidragit med värdefulla och kritiska synpunkter som har utvecklat arbetet. Jag vill också rikta ett stort tack till Sophia Bescher, projektledare på stadsbyggnadskontoret i Malmö stad som från början fick mig intresserad av arbetet med Rosengårds station och som har skickat mig och mina frågor vidare till sina kollegor. Tack till alla andra tjänstepersoner på Malmö stad och övriga informanter som har ställt upp och på olika sätt bidragit till uppsatsens färdigställande. Ett särskilt tack vill jag även passa på att skicka till alla nyfikna människor som undrat vad jag egentligen har sysslat med under mina observationer. Era frågor fick mig att fundera och försöka förklara vad syftet med arbetet egentligen är. Frågorna fick mig också att fundera över vad som är viktig i livet när jag spenderade 15 minuter med att ta rätt bild på en bit av en trottoar.

Social hållbarhet och den fysiska planeringens påverkan på denna har varit ett av mina stora intressen som har följt mig under min utbildning. Samhällsplanering är ett brett område där det finns många motstridiga mål och intressen som drar utveckling åt olika håll. De sociala frågorna har genom åren fått ökad uppmärksamhet men har fortfarande en tendens att försvinna eller får inte lika stor uppmärksamhet som de ekologiska och ekonomiska dimensionerna av hållbar stadsutveckling. Regeringen har antagit ett nationellt jämställdhetsmål som ska genomsyra arbetet mot ett jämställt samhälle. Mina förhoppningar är att detta arbete ska inspirera till att arbeta och konkretisera det nationella jämställdhetsmålet inom samhällsplaneringen för att därigenom dra samhällsplaneringens strå till stacken när det gäller en jämställd samhällsutveckling.

Med detta arbete säger jag hej då ett tag till universitetsstudierna för en tid. Det har varit fem oerhört lärorika år som har bidragit till många nya och trevliga bekantskaper. Trots allt det fina som dessa fem åren inneburit så ska det faktiskt bli väldigt skönt att säga hej då.

Så hej då och trevlig läsning!

Lisa Stolt  
Malmö, maj 2018

# Innehållsförteckning

Läsanvisning.....	1
Begreppsförklaring.....	2
1. Inledning.....	4
1.1 Bakgrund .....	4
1.2 Syfte och mål .....	5
1.3 Frågeställning .....	5
1.4 Avgränsning.....	5
2. Metod och material.....	7
2.1 Litteraturstudie.....	7
2.2 Intervjuer .....	7
2.3 Platsbesök och observation.....	8
2.4 Kritisk reflektion av metod.....	9
3. Teori- och kunskapsöversikt .....	11
3.1 Vad är hållbar utveckling?.....	11
3.2 Social hållbarhet – ett mångfacetterat begrepp.....	12
3.3 Samhällsplanering och jämställdhet .....	14
3.4 Trafikplanering och jämställdhet.....	18
3.5 Stationsnära stadsutveckling.....	22
3.6 Jämställdhetskonskvensbedömning .....	25
3.7 Indikatorer .....	29
3.8 Amiralstaden .....	30
4. Analys av Malmö stads arbete med jämställdhet .....	33
4.1 Jämställdhetsintegrering .....	33
5. Nulägesbeskrivning.....	43
5.1 Makt och inflytande.....	43
5.2 Tillgänglighet till målpunkter .....	47
5.3 Trygghet.....	55
6. Analys av stationens påverkan på jämställdheten .....	65
6.1 Tillgängligheten till arbetsplatser .....	65
6.2 Funktionsblandning och närhet .....	66
6.3 Aktivitet i stadsrummet och trygghet .....	66
7. Diskussion .....	68



7.1	Hur behandlas jämställdhetsperspektivet inom Malmö stad? .....	68
7.2	Stationens bidrag till en jämställd samhällsplanering .....	72
7.3	JKB, ett verktyg som gör jämställdhet mer greppbart? .....	75
7.4	Till sist... ..	76
8	Slutsats och förslag till framtida forskning .....	77
8.1	Slutsats.....	77
8.2	Förslag till framtida forskning .....	80
9	Referenser.....	81
9.1	Personlig kommunikation.....	85
9.2	Figur- och tabellförteckning .....	85
9.3	GIS-data.....	87
10	Bilagor.....	88
10.1	Intervjuguide, Birgitta Bengtsson .....	88
10.2	Intervjuguide, Linda Billberg.....	88
10.3	Intervjuguide, Johan Edgren .....	88
10.4	Intervjuguide, Emma Paulsson .....	89
10.5	Intervjuguide, Amelie Sahlin & Kent Söderlund.....	90
10.6	Intervjuguide, Daniel Svanfelt .....	91



## Läsanvisning

Uppsatsen är tänkt att läsas som en helhet, från början till slut för att få ett helhetsgrepp. I arbetet ges hänvisningar till i vilket avsnitt som vidare resonemang förs eller ger tips på litteratur som fördjupar sig i ett område som inte uppsatsen tar upp i samma utsträckning. Analysen är uppdelad i tre avsnitt och varje avsnitt avslutas med en sammanfattning. Analysen har tre fokusområden: Malmö stads arbete med jämställdhetsintegrering, en nulägesanalys där utvalda aspekter av det nationella jämställdhetsmålet analyseras för att sedan avslutas med Rosengårds stations bidrag till en jämställd samhällsplanering. I kapitel 5 avslutas varje delavsnitt med en sammanfattning av de indikatorer som har använts, vilket underlag som har använts samt resultatet av nulägesbeskrivningen.

Kapitel	Innehåll
1	Bakgrund, syfte och mål, frågeställningar och uppsatsens avgränsning.
2	En genomgång av metoden och materialet som har använts i arbetsprocessen.
3	Teorin som ligger till grund för analysen presenteras.
4	Första analyskapitlet. Malmö stads arbete med jämställdhet analyseras
5	Andra analyskapitlet. Nulägesbeskrivning av platsen med koppling till det nationella jämställdhetsmålet.
6	Tredje analyskapitlet. Rosengårds stations bidrag till jämställdhet.
7	Uppsatsens resultat diskuteras med koppling till teorigenomgången.
8	Uppsatsens resultat sammanfattas samt hur ämnet kan vidareutvecklas.

## Begreppsförklaring

Nedan förklaras centrala och relevanta begrepp som förekommer i uppsatsen. Begreppen är viktiga för att förstå utmaningarna i jämställdhetsintegrering och samhällsplanering men också i samhället som helhet.

### Erfarenhetvärldar

Ett begrepp som syftar till att lyfta fram kvinnors och mäns olika erfarenheter av den fysiska planeringen. Att använda begreppet erfarenhetvärldar gör att det går att undvika att använda ordet *behov* som syftar till att kvinnor och män har olika behov och som riskerar att cementera de ojämställda strukturerna i samhället (Larsson & Jalakas, 2008).

### Genuskontrakt

Relationen mellan kvinnor och män analyseras utifrån begreppet genuskontrakt. Likt begreppet genus är inte heller genuskontrakt ett begrepp som är statiskt utan ett begrepp som måste problematiseras utifrån tid, klass och plats. Genuskontrakt är ett slags osynligt kontrakt som beskriver relationen mellan icke jämbördiga parter, kvinnor och män, ur ett socialt, politiskt och ekonomiskt perspektiv. Begreppet analyserar vad som anses vara manligt och kvinnligt, relationen mellan könen och hur kvinnor och män ska vara mot varandra enligt de normer som har skapats av samhället (Halling m.fl., 2016). Genuskontrakten kan till exempel handla om vad kvinnor och män tar ansvar för, utseende och intresseområden (Andersson, 2005).

### Genus och kön

*Blev det en flicka eller pojke?* Denna fråga är vanligtvis den första som ställs när ett barn föds och en fråga som i hög grad definierar resten av vårt liv. Det är skillnad på det biologiska könet och det sociala och kulturellt skapade genuset. Relationen mellan kvinnor och män är inte biologisk grundad utan skapas utefter olika kulturella sammanhang och sociala processer. Vad som räknas som kvinnligt respektive manligt är skiftande och något som är beroende av tid och rum (Andersson, 2005).

### Jämställdhet och jämlikhet

Jämställdhet och jämlikhet är två begrepp som ofta förekommer i samma sammanhang. Jämlikhet är ett bredare begrepp som handlar om rättvisa mellan alla individer och grupper i samhället baserat på faktorer som klass, kön, etnicitet och sexualitet (Andersson, 2005). Jämställdhet inbegriper endast relationen mellan kvinnor och män. Jämställdhet innebär vidare ”att kvinnor och män skall ha lika rättigheter, skyldigheter och möjligheter inom alla väsentliga områden i livet” (Andersson, 2005:24). För att omsätta jämställdhet i samhällsplanering kan kommuner och myndigheter med fördel använda sig jämställdhetsintegrering.

## Jämställdhetsintegrering

Jämställdhetsintegrering innebär att jämställdhet ska beaktas inom hela planeringsprocessen, det vill säga i beslutsfattandet, planeringen och uppföljningen. Jämställdhetsintegrering syftar till att motverka att jämställdhet beaktas som ett särintresse eller att det hamnar i skymundan (Levin m.fl., 2016).

## Perspektivträngsel

Som bland annat syns ovan är det många perspektiv som ska beaktas inom samhällsplaneringen vilket inte är konstigt eftersom det bor människor med många olika behov och erfarenhetsvärldar i en stad. När dessa perspektiv ska beaktas kan det ibland upplevas som att det är många perspektiv att ta hänsyn till och att vissa därmed inte ägnas lika mycket uppmärksamhet.

## Sociala konsekvensbedömningar

Sociala konsekvensbedömningar, SKB, är ett verktyg som ska öka kunskapen om de sociala effekterna som olika fysiska åtgärder får på både individ- och samhällsnivå. Malmö stad har tagit fram en processledarmanual som ska fungera som ett verktyg för tjänstepersonerna att använda sig av för att bedöma de sociala effekterna (Malmö stad, 2016b). I Göteborg använder kommunen sig av en social konsekvensanalys, SKA (Göteborgs stad, 2017), som är ett snarlikt verktyg till Malmö stads SKB.

# 1. Inledning

I detta kapitel beskrivs bakgrunden samt det syfte och mål som ligger till grund för uppsatsen. Därefter presenteras de frågeställningar som arbetet utgår ifrån samt uppsatsens avgränsningar.

## 1.1 Bakgrund

I diskussioner om hållbar stadsutveckling har fokus under en lång tid varit på de ekologiska och ekonomiska aspekterna av hållbarhet. Den sociala aspekten har länge hamnat i skymundan. En möjlig orsak till denna utveckling kan vara att det har funnits svårigheter i att definiera vad begreppet social hållbarhet egentligen innebär. Den fysiska planeringen har en viktig roll i att skapa en socialt hållbar stadsutveckling (Dempsey m.fl., 2009, Boverket, 2010b & Parker och Madureira, 2016), men utan tydliga definitioner är det svårt att omsätta målen till praktiska handlingar. Social hållbarhet är ett begrepp med många olika underdefinitioner där jämställdhet är en.

Sverige har kommit långt på vägen för att skapa ett jämställt samhälle och på många håll pågår det ett aktivt jämställdhetsarbete. Inom samhällsplanering har det länge funnits ambitioner att bryta de strukturer som skapar ett ojämställt samhälle. Ambitionen finns hos flertalet aktörer men resultaten har uteblivit. Likt svårigheterna med att definiera och konkretisera social hållbarhet har det även visat sig att det nationella jämställdhetsmålet har varit svårt att konkretisera inom samhällsplaneringen. Den fysiska planeringen påverkar kvinnor och män olika. Om inte rätt kunskap finns är risken att ojämställdheten cementeras istället för att minska. För att kunna arbeta för att öka jämställdheten måste tjänstepersonerna förstå hur ojämställdheten skapas (Larsson & Jalakas, 2008).

Inom transportpolitiken har regeringen fastslagit två transportpolitiska mål, funktionsmålet och hänsynsmålet. I funktionsmålet står det att transportsystemet ska svara likvärdigt mot kvinnors och mäns transportbehov (Trafikanalys, 2017). Mot bakgrund av funktionsmålet finns det därmed behov av att veta vad kvinnors och mäns transportbehov är. I en studie som Sveriges kommuner och landsting, SKL, har genomfört har de intervjuade transportplanerarna pekat på utmaningar i jämställdhetsintegreringsarbetet. Trafikplanerarna menar att de inte vet vad de ska utgå ifrån (SKL, 2013). I Malmö ska Kontinentalbanan öppnas för persontrafik och tre nya stationer ska öppnas: Östervärn, Persborg och Rosengårds station. I Malmö stad har kommunfullmäktige antagit en utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering. I planen står det att Malmö stad ska vara jämställdhetsintegrerat till år 2020 (Malmö stad, 2011), vilket innebär att jämställdhet ska beaktas under hela planeringsprocessen. Mot bakgrund av att många kommuner och tjänstepersoner har utmaningar med att omsätta sociala aspekter och de nationella målen som finns om jämställdhet i samhällsplaneringen är det intressant att studera hur Malmö stad har arbetat med jämställdhet i besluts- och planeringsprocessen med Rosengårds station. I arbetet studeras hur Malmö stad arbetar med jämställdhetsintegrering samt vilka effekter Rosengårds station kommer få på området. Uppsatsen hoppas kunna inspirera till hur de nationella målen om jämställdhet kan konkretiseras inom samhälls- och trafikplanering.

## 1.2 Syfte och mål

Baserat på föregående avsnitt finns det all anledning att undersöka vilka sociala effekter med fokus på jämställdhet som stationen kommer att få på både staden i sin helhet men även på stadsdelsnivå. Denna uppsats syftar således till att studera de möjligheter och begränsningar som Rosengårds station har i att påverka en jämställd samhällsutveckling. Vilket bidrag stationen kommer att få beror i hög grad på hur Malmö stad arbetar med jämställdhet i besluts- och genomförandeprocesser. Att studera och diskutera Malmö stads arbete med jämställdhet inom samhällsplaneringen kommer vara huvudfokus i detta arbete. De platsspecifika förändringarna som Rosengårds station kommer att innebära kommer också att studeras och diskuteras, dock i mindre skala.

Målet är att visa på hur en kommun kan arbeta med jämställdhetsintegrering, med Malmö stad som exempel. Målet är också att identifiera några av de kortsiktiga och långsiktiga jämställdhetseffekter som Rosengårds station kommer bidra med till området och hur dessa effekter kan följas upp och mätas för att främja en socialt hållbar stadsutveckling.

## 1.3 Frågeställning

Uppsatsen består av en övergripande frågeställning och därunder två delfrågor för att kunna besvara den huvudsakliga frågeställningen.

Huvudfrågeställning:

- ❖ Hur arbetar Malmö stad med jämställdhet i samhällsplaneringen och i besluts- och genomförandeprocessen med Rosengårds station?

Delfrågor:

- ❖ Vilka indikatorer finns det som visar på Rosengårds stations positiva och negativa bidrag till Malmö stads fortsatta arbete med socialt hållbar stadsutveckling?
- ❖ Vilken betydelse har kollektivtrafiken och fysisk planering för en socialt hållbar stadsutveckling?

## 1.4 Avgränsning

De tre hållbarhetsdimensionerna, ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet har en nära relation med varandra. I en process mot en hållbar utveckling kan inte något av perspektiven uteslutas. Det är i vissa avseenden komplicerat att skilja de tre hållbarhetsdimensionerna från varandra och säga att det finns rena sociala effekter som inte har inslag av vare sig den ekologiska eller ekonomiska dimensionen. I den här uppsatsen kommer fokus dock vara på den sociala hållbarheten och på att studera de sociala effekter som Rosengårds station kan bidra med till Malmö stads fortsatta arbete med socialt hållbar stadsutveckling.

Varför uppsatsen fokuserar på den sociala hållbarheten och de sociala effekterna av Rosengårds station beror på att den sociala hållbarheten inom en svensk planeringskontext är relativt ny. Det finns fortfarande en osäkerhet inom många svenska kommuner över hur olika sociala effekter ska mätas och användas i en planeringskontext. Det finns en större vana och

fler utarbetade modeller över hur de ekologiska och ekonomiska perspektiven ska integreras i samhällsplaneringen.

Rosengårds station är en del av den större stadsutvecklingsprocessen Amiralstaden och en av stationerna som ska finnas med när Kontinentalbana öppnas för persontrafik. Med anledning av det stora fokus som är på stationen är det därmed motiverat att studera denna närmare. Uppsatsen kommer att behandla Rosengårds station ur ett jämställdhetsperspektiv. Vilka förutsättningar det finns för jämställdhet idag och därmed vilka effekter stationen kommer att få på området är aspekter som kommer att studeras. Hur Malmö stad arbetar med jämställdhetsintegrering generellt och i det specifika fallet med Rosengårds station kommer även att diskuteras. I och med denna avgränsning studeras inte hur skillnader inom grupperna kvinnor och män ser ut. Hur andra aspekter som klass, etnicitet, ålder eller könsöverskridande identiteter påverkar människors upplevelser av transportplanering är ett viktigt område att studera för att få en mer heltäckande bild över människors transportmönster än vad denna uppsats kommer att ge. Uppsatsen förväntas bidra med perspektiv på en aspekt för att synliggöra de skillnader som finns. Det betyder inte att skillnaden mellan kvinnor och män är mer betydelsefull än någon annan aspekt. För att förstå begreppet intersektionalitet och begreppets betydelse för de ojämlika villkor som råder för olika grupper i samhället, läs till exempel de los Reyes och Mulinari (2005).

Jämställdhetskonskvensbedömning, JKB kommer endast studeras inom en svensk kontext, då Sverige är det land i Europa som har kommit längst i arbetet med jämställdhetsintegrering (Daly, 2005).



## 2. Metod och material

I kapitlet får läsaren en genomgång av de metoder och det material som ligger till grund för uppsatsen. Metodavsnittet avslutas med en kritisk reflektion över de metoder och det material som uppsatsen har använt samt en motivering och bakgrund till det studerade fallet.

### 2.1 Litteraturstudie

För att kunna besvara frågeställningarna har en litteraturstudie genomförts över relevant forskning inom området. Litteraturstudien syftade också till att identifiera och diskutera olika utmaningar som finns med stationsnära lägen och social hållbarhet. Den litteratur som ligger till grund för uppsatsen är avhandlingar och artiklar inom de forskningsområden som studerats samt rapporter och publikationer från myndigheter och även kommunala dokument från Malmö stad. Ämnesvalet för uppsatsen spänner över flera olika forskningsfält vilket har gjort att olika verk har fått användas för att kunna studera frågeställningarna ur flera aspekter. Att använda rapporter och publikationer från myndigheter kan vara problematiskt eftersom de inte genomgår samma kvalitetsgranskning som publicerad vetenskaplig forskning (Denscombe, 2014). Uppsatsens syfte motiveras dock genom att både typerna av litteratur används på ett källkritiskt förhållningssätt.

Litteraturen har bland annat hämtats från tidigare kurser i mastersprogrammet *Hållbar stadsutveckling – ledning, organisering och förvaltning* och från kandidatutbildningen i *Samhällsplanering – urban och regional utveckling*. Detta gäller framför allt litteraturen kring hållbar utveckling, social hållbarhet och jämställdhet. Övrig litteratur har hämtats från respektive söktjänster från Malmö universitet, Sveriges Lantbruksuniversitet samt från Google Scholar. För att välja ut relevant litteratur har den så kallade *snöbollseffekten* (Bryman, 2012:202) använts. Olika arbeten och forskning har studerats och utifrån dessa texter har därefter relevanta källor valts ut som har lett vidare till nästa text.

### 2.2 Intervjuer

Semistrukturerade intervjuer (Denscombe, 2014) har genomförts med ett antal nyckelpersoner som identifierades under arbetet med uppsatsen. Dessa nyckelpersoner valdes ut eftersom de kunde bidra med information som inte var offentligt tillgängligt, deras erfarenhet och kunskap inom området samt deras åsikter och uppfattningar om uppsatsens fokusområde.

Inför varje intervju fanns en intervjuguide (se respektive bilaga) med teman och frågor som skulle besvaras. Hur intervjuguiden följdes var beroende på hur intervjun utformades. Alla frågor besvarades däremot alltid, men i olika ordningsföljder (Kvale och Brinkman, 2009). För att kunna ställa eventuella följdfrågor krävs en bred kunskapsbas. Därav genomfördes intervjuerna under den senare delen av arbetet då min egen kunskapsnivå skulle vara tillräckligt hög. Samtliga citat som är redovisade i uppsatsen är återgivna från det informanterna sade. De personer som intervjuades på plats var:

- Daniel Svanfelt, SBK, Malmö stad.
- Johan Edgren, GK, Malmö stad.
- Birgitta Bengtson, Marknadsansvarig, Trianon

- Emma Paulsson, GK, Malmö stad

Telefonintervjuer har även gjorts med tjänstepersoner från Region Dalarna och Västra Götalandsregionen, som har varit inblandade i forskningsstudier om implementeringen av JKB i deras respektive organisationer. Dessa intervjuer syftade till att undersöka hur resultaten av forskningsstudien eventuellt senare implementerades i organisationen, eventuella förändringar i respektive regions planprocess samt hur det upplevdes av praktikerna att börja arbeta med JKB. De personer som intervjuades var:

- Linda Billberg, Lerums kommun, f.d. anställd i Västra Götalandsregionen
- Amelie Sahlin, enhetschef samhällsbyggnad och färdtjänst, Region Dalarna
- Kent Söderlund, infrastrukturstrateg, Region Dalarna

Mailkontakt har även förts med tjänstepersoner från bland annat Malmö stad för att få tillgång till information och kontaktuppgifter till de ansvariga tjänstepersonerna för olika projekt. För att få med invånarnas perspektiv på de satsningar som Malmö stad genomför i stadsdelen har kortare intervjuer genomförts som har berört den upplevda tryggheten i området. Både kvinnor och män har intervjuats för att analysera eventuella skillnader och likheter i deras upplevelser av den fysiska miljön.

Intervjuer ger inga absoluta sanningar över hur något är utan intervjuer ger personliga uppfattningar av en situation (Alvesson, 2011). Informanterna till uppsatsen har olika roller i samhällsutvecklingen och bidrar därmed med olika perspektiv. De utvalda nyckelpersonerna är en blandning av tjänstepersoner från Malmö stad, egenföretagare, ideellt engagerade och privatpersoner. Tjänstepersonernas uttalanden får tolkas som representativa för Malmö stad och respektive förvaltning och inte som deras personliga åsikter om inte annat efterfrågas. Informanterna som valdes ut för att svara på de korta och snabba ”ja och nej”-frågorna svarade även de utifrån sina personliga åsikter och erfarenheter. Urvalet av informanter till de korta och snabba frågorna valdes ut efter ålder och kön. Totalt 100 personer intervjuades, varav 50 kvinnor och 50 män.

Under intervjuerna fördes anteckningar för att fånga upp vissa nyckelord eller intressanta aspekter att ställa följdfrågor om. Intervjuerna spelades också in vilket informanterna hade blivit underrättade om vid intervjuförfrågan. Efter att intervjuerna hade genomförts transkriberades de och lästes igenom flera gånger för att identifiera viktiga nyckelord och teman för frågeställningarna. Efter att transkriberingen var färdig skickades en kopia av sammanfattningen till varje informant för godkännande och för eventuella tillägg av informanten eller följdfrågor.

## **2.3 Platsbesök och observation**

Det tillgängliga kartmaterialet och planritningarna som finns över området ger en överskådlig blick över visionerna för omgivningen samt en uppfattning om hur området ser ut i dag. För att få en ännu djupare förståelse för det sammanhang som stationen befinner sig i har platsbesök genomförts vid olika tillfällen. Kartmaterialet visar den byggnads- och vägstruktur som finns i området, men inte hur de faktiska flödena av människor ser ut. Använder

invånarna de huvudsakliga transportvägarna och alternativa vägar och genvägar finns det i området? Platsbesöken visar också aktörer och verksamheter som inte syns på kartorna över området. En annan viktig kunskap som observationerna och platsbesöken kommer att generera är vem och vilka det är som vistas i området idag, eller den viktigare om vilka *vistas inte* i området? Vilka platser stannar invånarna till vid idag och inbjuder den fysiska miljön till interaktion mellan invånare? Observationerna på plats är alltså centrala för att få en uppfattning om hur området ser ut och fungerar idag i den naturliga miljön (Denscombe, 2014). Under observationerna undveks i största möjliga mån att interagera med invånarna med syfte att studera de aktiviteter och mönster som skedde på platsen.

För att systematisera observationerna användes ett observationsschema med en lista över specifika aspekter att observera. De punkter som studerades var:

- Funktionsblandning
- Belysning
- Koppling till kollektivtrafik
- Aktivitet i stadsrummet

Detta skapade en struktur på observationerna och en minskad risk för subjektivitet. Både kvantitativa och kvalitativa data användes vid observationerna för att försöka skapa en så tydlig bild av verkligheten som möjligt. De aspekter som valdes ut att observera grundades i en litteraturoversikt för att försöka skapa ett så öppet och fullständigt observationsklimat som möjligt. Anteckningar togs medan observationerna genomfördes för att minska risken för att viktiga aspekter inte skulle falla ur minnet (Denscombe, 2014). Observationerna varade mellan 18 mars och 1 april.

- Vardagar runt 07.30, 15.00 och 18.00, för att studera aktivitet när många är på väg till/från skola och arbete.
- Lördagsförmiddagar och kvällar, för att studera hur rörelsemönstren är i området på lediga dagar och helger.

## 2.4 Kritisk reflektion av metod

Användningen av en metodkombination gör att den ansvarige för studien på ett skickligt sätt måste kunna hantera flera olika metoder. Det kräver både tid och kunskap. Trots att en metodkombination av både kvalitativa och kvantitativa metoder har använts betyder inte det att studien har täckt in alla aspekter av den specifika situationen (Denscombe, 2014). Genom att använda både kvalitativa och kvantitativa metoder ökade däremot förutsättningarna för att få en mer holistisk bild av situationen. Om endast en metod hade använts i uppsatsen hade metoden kunnat användas på ett mer professionellt sätt. Å ena sidan ansågs det valda fallet inneha så pass komplexa processer och många olika aktörer att en metodkombination skulle gynna uppsatsens resultat.

Det är endast ett begränsat material som kan fångas upp av intervjuer och tillförlitligheten till det insamlade materialet kan även ifrågasättas (Alvesson, 2011). Det material som intervjuer och specifikt semistrukturerade intervjuer ger kan helt bero på de informanter som deltar och

själva intervjusituationen. Som nämndes tidigare blev informanterna underrättade om att intervjun skulle spelas in för att undvika överraskningsmoment vid intervjutillfället. Att använda ljudinspelning vid intervjutillfället underlättar vid transkriberingen men kan även hämma de personer som blir intervjuade. Hade informanterna berättat andra saker om samtalet inte blev inspelat? Intervjuareffekten (Denscombe, 2014), är en risk vid intervjuer. Att informanterna inte känner sig bekväma med mig som intervjuare kan göra att de håller tillbaka med viss information eller att samtalet inte flyter på och att intervjuaren får föra samtalet mer än vad som var planen. Validiteten i den information som intervjuer ger kan också ifrågasättas, att handling och ord inte alltid stämmer överens. Informanterna kan också uppge det som de tror att jag som intervjuare vill höra (Denscombe, 2014). Intervjuerna ger ändå tillgång till information och personliga åsikter som anses relevanta för uppsatsen och som inte hade kunnat inhämtas på annat sätt.

Det valda fokusområdet för uppsatsen är ett område som spänner över flera olika discipliner och planeringsområden. Detta kan leda till att det djup som hade kunnat skapas inom en disciplin inte återges utan en överblick skapas över hur jämställdhet diskuteras i olika sammanhang. Samhällsplanering är å andra sidan ett område där många olika discipliner och kunskapsområden möts vilket uppsatsen syftar till att visa. I en litteraturstudie är det alltid viktigt att vara källkritisk, att bedöma trovärdigheten i den litteratur som inhämtas och väga litteraturen mot varandra. Risken finns att det finns betydelsefulla verk och författare som har missats eller valts bort eller att den litteratur som har valts ut inte håller den kvalitén som krävs. I samtal med handledare och genom egen granskning har förhoppningsvis den risken minimerats.

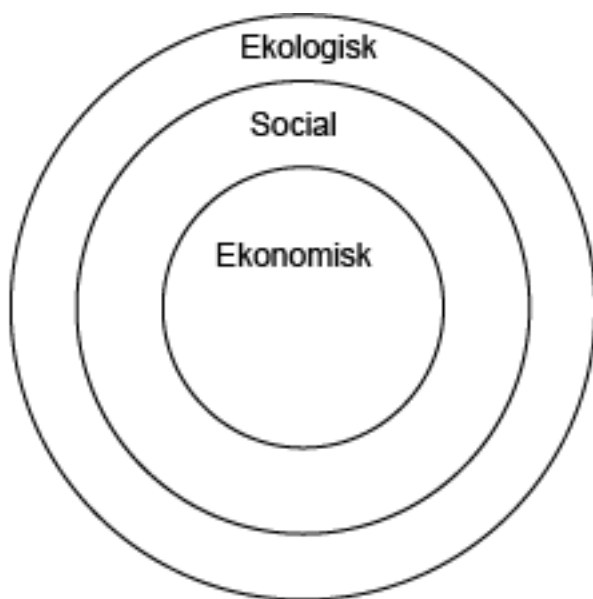
Att observationerna genomfördes i slutet av mars kan ha en viss påverkan på de rörelsemönster som identifierades i området. Trots att observationerna genomfördes vid olika tillfällen på dygnet, på både vardagar och helger är rörelsemönstren olika beroende på årstid och huruvida det är semestertider eller inte. Hade observationerna genomförts på sommarhalvåret hade resultatet blivit annorlunda. Att genomföra observationer och platsbesök vid andra tider under året rekommenderas därför, samt att utföra liknande observationer när Rosengårds station väl är öppen och i drift. Min egen påverkan på observationerna och hur jag uppfattar situationer, mönster och den fysiska miljön är viktiga aspekter att diskutera. Min egen dagsform, språkbarriärer på grund av ett multikulturellt område och min påverkan på situationer är viktigt att ha med vid analysen av platsbesöken.

### 3. Teori- och kunskapsöversikt

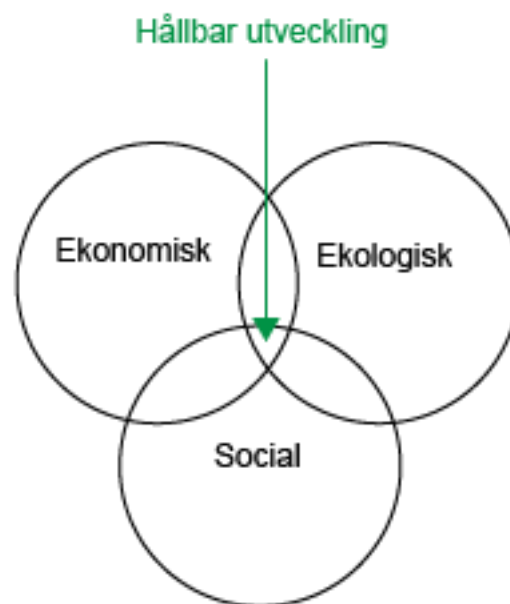
#### 3.1 Vad är hållbar utveckling?

Ordet hållbarhet beskriver ett tillstånd medan begreppet hållbar utveckling beskriver en process. Hållbar utveckling som begrepp började diskuteras i samband med den FN insatta Brundtlandskommissionen 1987 som definierade hållbar utveckling som ”en utveckling som tillfredsställer dagens behov utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov” (Hedenfelt, 2013:12). Trots att Brundtlandskommissionen definierade hållbar utvecklingen betyder det inte att fenomenet var nytt eller att människor tidigare inte hade brytt sig om frågor gällande hållbar utveckling (Tunström m.fl., 2015). Brundtlandskommissionens definition har sedan dess präglat planeringen på en lokal, nationell och global nivå. Brundtlandskommissionens definition av hållbar utveckling har sedan den myntades blivit utsatt för kritik. En del av kritikerna menar att det är svårt att implementera och realisera begreppet i praktiken (Fegler och Unemo, 2000) och att det är problematiskt att prata om kommande generationer eftersom vi inte vet vad deras behov är (Reid, 1995). Begreppet har också fått kritik för att vara för brett och urholkat. Tunström m.fl. (2015) betonar vikten av att definiera vilken innebörd begreppet har i de olika planeringsprocesserna för att därigenom göra begreppet mer hanterbart.

En av de vanligaste förklaringarna till begreppet hållbar utveckling är att de tre aspekterna ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet överlappar varandra. Hållbar utveckling är då det som händer när de tre aspekterna möts, den så kallade *systemmodellen* (Hedenfelt, 2013). Detta illustreras i figur 1. Systemmodellen innebär teoretiskt att de tre aspekterna av hållbar utveckling ses som jämbördiga. Trots detta menar bland annat Abrahamsson att den ekonomiska aspekten tidigare har fått högsta prioritet och setts som grunden till ekologisk och social hållbarhet (Abrahamsson, 2012). Systemmodellen har på senare tid även blivit utsatt för kritik av bland annat MISTRA, Stiftelsen för miljöstrategisk forskning. De hävdar att det inte går att se de tre aspekterna som likvärdiga varandra. Den sociala hållbarheten ska vara målet medan ekologin är ramverket för vad som är möjligt och att ekonomin är medlet (Alfredsson & Wijkman, 2014). Detta illustreras i figur 2.



Figur 1. Hållbarhet enligt sfärmodellen.  
Egen skiss utifrån Hedenfelt 2013.



Figur 2. Hållbarhet enligt systemmodellen.  
Egen skiss utifrån Alfredsson & Wijkman, 2014.

Hållbar stadsutveckling är i sin tur ett perspektiv av hållbar utveckling där staden står i fokus och begreppet är tätt sammanflätat med hållbar utveckling. Att diskutera hållbar utveckling kan ses som en utgångspunkt för en mer detaljerad kunskapsbas om städers hållbara utveckling (Hedenfelt, 2013).

## 3.2 Social hållbarhet – ett mångfacetterat begrepp

### 3.2.1 Socialt hållbar stadsutveckling

Boverkets rapport *Socialt hållbar stadsutveckling* (2010b) lyfter fram fem olika teman som de menar är viktiga i arbetet mot en socialt hållbar stadsutveckling: att ha en helhetssyn på området, variation, samband, identitet samt inflytande och samverkan. En helhetssyn innebär att inte peka ut enbart specifika områden utan att ha ett holistiskt perspektiv i planeringen. Ett helhetsperspektiv kan även innebära att betona vikten av både fysiska och sociala åtgärder. Variation innebär att bryta enformigheten som kan uppstå på vissa platser och åstadkomma en större variation när det gäller funktioner, boendeformer och gestaltning. Samband betonar både den fysiska och sociala sammanhållningen. Den fysiska planeringen ses som en åtgärd för att främja integration och därmed åstadkomma integration. Att de som bor i ett område ska kunna identifiera sig med området är en viktig del i en socialt hållbar stadsutveckling samt att förmedla en positiv identitet utåt. Inflytande och samverkan innebär att stadsutveckling och planering ska utgå från och i samverkan med de som bor i området. Boverket visar också på den kunskapslucka som idag finns i den kommunala planeringen gällande att analysera de sociala konsekvenserna i samhällsplaneringen (Boverket, 2010b). Som ett svar på detta har Malmö stad tagit fram en processledarmanual för hur kommunen kan arbeta med sociala konsekvensbedömningar, SKB (Malmö stad, 2016b).

### 3.2.2 Urval av aktuella mål och riktlinjer för socialt hållbar stadsutveckling

Trots att social hållbarhet tidigare varit den aspekt av hållbar utveckling som har blivit minst uppmärksammas finns det ändå mål och lagar på både nationell och internationell nivå som ger riktlinjer om hur social hållbarhet kan användas i samhällsplanering.

På en internationell nivå har FN antagit 17 globala hållbarhetsmål som gäller för medlemsländernas arbete mot en hållbar utveckling på globalnivå. Alla tre dimensioner, ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet är integrerade i målen. De globala hållbarhetsmålen är en del av Agenda 2030 som är den nya globala utvecklingsagendan efter Agenda 21 (UNDP, 2015). Målen går att applicera på både global, nationell och lokal nivå. Malmö stad arbetar aktivt med att omvandla de globala målen till lokala mål och har satt in en ny organisation som ska leda kommunens arbete mot att uppnå målen (Malmö stad, 2018a). Många av de 17 målen berör mer eller mindre social hållbarhet på olika sätt. Mål nummer tio som benämns som Minskad ojämlikhet, och speciellt delmål 10.2, kan kopplas till socialt hållbar stadsutveckling:



Figur 3. Mål 10 – Globala hållbarhetsmålen. UNDP (2015).

”Till 2030 möjliggöra och verka för att alla människor, oavsett ålder, kön, funktionsnedsättning, ras, etnicitet, ursprung, religion eller ekonomisk eller annan ställning, blir inkluderade i det sociala, ekonomiska och politiska livet” (UNDP, 2015).

Mål 11 om hållbara städer och samhällen nämner just hållbar stadsutveckling som en del av arbetet mot en global hållbar utveckling. Majoriteten av delmålen tar upp socialt hållbar stadsutveckling. Delmålen berör vikten av ekonomiskt överkomliga bostäder, deltagande och inflytande i planeringsprocessen samt att stärka kopplingen mellan olika stadsdelar (UNDP, 2015).



Figur 4. Mål 11 – Globala hållbarhetsmålen. UNDP (2015).

I en svensk kontext återfinns både Plan- och bygglagen, PBL och miljöbalken, MB som på olika sätt berör social hållbarhet. I PBL's första kapitel beskrivs syftet med lagen:

”med hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer” (SFS, 2010:900).

Miljöbalken tar i sin tur upp relationen mellan den fysiska omgivningens betydelse på människors hälsa där syftet är att ”främja en hållbar utveckling som innebär att nuvarande och kommande generationer tillförsäkras en hälsosam och god miljö” (SFS 1998:808).

### **3.3 Samhällsplanering och jämställdhet**

Samhällsplaneringen kan bidra till att öka jämställdheten. År 1993 lade den dåvarande regeringen fram propositionen *Delad makt – delat ansvar*. Sedan dess har jämställdhetsintegrering varit en del av strategin bakom den svenska jämställdhetspolitiken (SKL, 2013). Redan tidigare i 1987 års proposition till den äldre plan- och bygglagen skrevs det om jämställdhetens betydelse inom samhällsutvecklingen. I över 20 år har det alltså diskuterats om jämställdhetens betydelse för samhällsutvecklingen. Så varför har det inte hänt så mycket? Ett av hindren menar Larsson och Jalakas är att planerare oftast glömmar att närmare precisera vad jämställdhet egentligen innebär i relation till samhällsplanering. Att det inte råder en samstämmighet över vad jämställdhet innebär utan att varje planerare går in med sin egen åsikt. I det offentliga rummet finns det skillnader i hur olika grupper upplever och påverkas av miljön. Inom samhällsplanering är det viktigt att identifiera och förstå dessa skillnader för att förstå hur ojämställdhet återskapas. Jämställdhetsintegrering behöver ske på samtliga planeringsnivåer, såväl på detaljplanenivå, i arbetet med översiktsplaner samt i de regionala utvecklingsprogrammen (Larsson & Jalakas, 2008).

Samhällsplaneringen kan alltså bidra till att bryta de strukturer som begränsar kvinnors och mäns respektive liv. Ett av nyckelbegreppen inom samhällsplaneringen är jämställdhetsintegrering. Begreppet syftar till att se till att jämställdhetsperspektivet finns med under hela besluts- och planeringsprocessen inom samhällsplaneringen istället för ett område vid sidan av (Larsson & Jalakas, 2008).

#### **3.3.1 Jämställdhetsintegrering inom organisationen**

En av förutsättningarna för att olika värderingar och åsikter ska tas hänsyn till i samhällsplaneringen är att det finns en jämn och bred representation av kvinnor och män i planerings- och beslutsprocesser. Ett mål att sträva efter är att minst 40 procent av kvinnor eller män ska vara representerade. En homogen arbetsgrupp leder ofta till liknande åsikter (SKL, 2013). Å andra sidan behöver inte en mer heterogen arbetsgrupp betyda att det lyfts fram olika åsikter, men möjligheterna ökar. Det krävs också en medvetenhet och kunskap om de skillnader som finns mellan kvinnors och mäns upplevelser av staden. Vilka frågor och kvaliteten på det som diskuteras inom arbetsgrupperna har betydelse på kvaliteten av de beslut som fattas (Halling m.fl., 2016). Att göra en avstämning inom den egna organisationen för att se hur kunskapsläget är gällande jämställdhetsintegrering i samhällsplaneringen är ett första steg mot en mer jämställd samhällsplanering (SKL, 2013). *JämStöds Praktika* är en



metodbok med exempel på hur arbetet med jämställdhetsintegrering i den egna organisationen kan påbörjas (SOU, 2017:15).

Att det finns stöd från ledningen inom organisationen är en grundförutsättning för att rätt tid och resurser ska kunna tilldelas arbetsprocessen med jämställdhetsintegrering. Att organisationen är öppen för de förändringar som kommer behöva genomföras och att praktikerna reflekterar över sina egna handlingar och tankar är ytterligare viktiga aspekter för en jämställdhetsintegrering (SKL, 2013). Jämställdhetsintegrering behöver ske inom hela organisationens arbete, såväl inom transportplanering, inom bebyggelseplanering som i övriga planeringsområden. Kollektivtrafiken är en roll i att bidra till en ökad jämställdhet men behöver understödjas av andra åtgärder (Malmö stad, 2009).

### **3.3.2 Utformningen av staden**

Trygghet är ett av de områden som har fått mest uppmärksamhet när jämställdhet diskuteras i samhällsplanering. Trygghet har också en tydlig koppling till det nationella jämställdhetsmålets fjärde delmål som handlar om att mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Ett vanligt argument när kvinnors upplevda trygghet diskuteras är att risken att utsättas för våld i hemmet är större. Här kommer fokus att vara på tryggheten i det offentliga rummet som kan kopplas till jämställdhetsmålets fjärde delmål. Kvinnor anpassar sitt beteende i det offentliga rummet på kvällstid genom att ta till ett antal strategier. Exempel på strategier är att alltid ha mobiltelefonen i ringläge, att ha nyckelknippan tillgänglig som förvarsredskap, att undvika vissa vägar eller att helt enkelt inte gå ut alls. Kvinnors upplevda trygghet är en större fråga som berör mer områden och aktörer än vad som är möjligt att hantera inom samhällsplanering. Samhällsplaneringen är dock ett av de områden som kan bidra till att minska otryggheten i den fysiska miljön genom att vara medveten om vad det är i miljön som kan skapa och bidra till otrygghet (Larsson & Jalakas, 2008).

I planprogrammet för Törnrosen och Örtagården i Malmö redovisas den SKB som har genomförts för Rosengårds station. I SKB:n identifieras skillnader mellan kvinnors och mäns upplevda trygghet och att Malmö stad ska arbeta aktivt för att öka den upplevda tryggheten:

”Jämställdhetstankar ska stå i fokus vid utvecklingen av stationens gemensamma ytor. Alla måste känna sig trygga med att ta sig till och från stationen samt vistas där. Statistiken visar att många kvinnor åker kollektivt vilket gör denna fråga än mer viktig” (Malmö stad, 2014a:43).

Flertalet studier visar att kvinnor i högre grad än män upplever otrygghet när de möter män i grupp eller ensamma män utomhus på kvällen (SKL, 2013). Så vad är det som bidrar till en ökad trygghet i det offentliga rummet? En av de mer grundläggande planeringsåtgärderna är att försöka skapa stadsdelar med blandade funktioner. Genom att blanda bostäder med arbetsplatser och butiker ökar chanserna för att det kommer röra sig mer människor på platsen vid fler tidpunkter på dygnet än om det endast hade funnits bostäder i stadsdelen. Hur fönster och entréer till byggnader är placerade har också betydelse för hur den upplevda tryggheten är

i ett område. Om entréerna vetter ut mot gångstråken och trottoarerna ökar den upplevda tryggheten (Jalakas & Larsson, 2008).

Trygghet är bara en viktig aspekt av jämställd samhällsplanering, andra viktiga aspekter handlar om kommunens planering av arbetsplatser, skolor, service och bostäder planeras i förhållande till varandra. Hur samråd hålls och om kommunerna systematiskt arbetar med könsuppdelad statistik är också viktiga aspekter av en jämställd samhällsplanering. Att ifrågasätta normer och värderingar kring kön är viktigt för att inte befästa och fortsätta skapa könsstereotyper (Länsstyrelsen Skåne, 2017). I Fribergs och Larssons (2002) studie om hur svenska kommuner arbetade med jämställdhet i översiktlig planering nämns följande områden som komplement till Länsstyrelsens identifierade områden: trafik/kommunikationer, levnadssätt och social omsorg.

### **3.3.3 Jämställda mötesplatser**

Kulturgeografen Irene Molina skriver att i "urbana sammanhang, har rummet betraktats som statiskt och fragmentariskt, istället för att uppfattas som en ständig och dynamisk process" (Molina, 2007:10). Rummet har som Molina påpekat klassats som socialt neutralt, aspekter som kön och klass ansågs tidigare inte påverka relationen mellan människa och miljö (Molina, 2007).

Begreppet mötesplatser dyker allt som oftast upp i diskussioner om hållbar stadsutveckling och speciellt inom socialt hållbar stadsutveckling. Vanliga argument bakom införandet av mötesplatser i stadsmiljön är att de ska bidra till en ökad sammanhållning i ett område, minska utanförskapet och öka tryggheten. Sjöberg gör en kritisk diskussion om just mötandet och syftet med mötesplatser. Människor kan röra sig på samma platser utan att någon egentlig relation uppstår. Kortvariga interaktioner kan uppstå mellan individer men för att det ska uppstå någon djupare och fördomsbrytande relation kräver mötet mer. Idag finns det en övertro att de offentliga miljöerna ska skapa möten mellan stadens invånare och bryta ner fördomar som finns mellan olika grupper i samhället (Sjöberg, 2012).

Mötesplatser för barn och unga i det offentliga rummet handlar ofta om spontanidrottsplatser. Josef Fahlén identifierar i sin rapport *Näridrottsplatser och spontanidrott* (2007) olika mönster bland användarna av platsen. Fahlén skriver att platserna domineras av killar i olika åldrar medan tjejerna mest är åskådare. Fahlén skriver vidare att en av förklaringarna kan vara att platserna är för exponerade och att tjejerna vill undvika att bli bedömda och granskade av killarna på platsen (Fahlén, 2007). Tidigare forskning (Larsson & Jalakas 2008, Andersson 2005) och statistik (Malmö stad, 2018c) visar att tjejer i högre grad upplever otrygghet på kvällen och att detta kan vara en av anledningarna till att tjejer i mindre grad vistas ute. En studie av Blomdahl m.fl. visar tjejer även i mindre grad använder spontanidrottsplatser på dagtid (Blomdahl m.fl., 2012). Det är inte enbart den fysiska miljön som bidrar till den upplevda otryggheten utan även de könsmaktstrukturer som finns mellan kvinnor och män i samhället. Könsmaktstrukturerna påverkas inte av hur belysningen eller buskagen är placerade. Den fysiska planeringen kan dock bidra till att skapa miljöer som upplevs mindre otrygga och därmed dämpa den upplevda otryggheten (Andersson, 2005).

För att skapa jämställda mötesplatser och jämställdhet i det offentliga rummet krävs det kunskap om hur olika grupper rör sig och uppfattar det offentliga rummet vid olika tidpunkter på dygnet. Som Andersson (2005) påpekar så är det trots allt en mänsklig rättighet att kunna röra sig tryggt i det offentliga rummet.

### 3.3.4 Urval av aktuella mål för jämställd samhällsplanering

I Sverige finns det till skillnad från i många andra länder nationella jämställdhetsmål som kan konkretiseras på både regional och lokal nivå som en vägledning mot en jämställd samhällsplanering. Det övergripande jämställdhetsmålet lyder ”att kvinnor och män ska ha samma makt att utforma sina egna liv” (Regeringskansliet, 2016). Det övergripande målet har sedan brutits ned i sex delmål:

- **Jämn fördelning av makt och inflytande.** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva samhällsmedborgare och forma villkoren för beslutsfattandet.
- **Ekonomisk jämställdhet.** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om utbildning och betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- **Jämställd utbildning.** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet.** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjlighet att ge och få omsorg på lika villkor.
- **Jämställd hälsa.** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra.** Kvinnor och män, pojkar och flickor, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet (Regeringskansliet, 2016).

Ett stort antal av kommunerna har antagit dessa mål ordagrant, bland annat Malmö stad, Simrishamns kommun och Jönköpings kommun. Andra kommuner som Sollefteå har valt att modifiera målen och anpassat dem till kommunens målbeskrivningar (se SKL, 2013).

I PBL:s portalparagraf står att man skall:

”främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer” (SFS, 2010:900).

Lagen innebär att den fysiska strukturen i samhället ska fungera för alla samhällsmedborgare. I rollen som planerare gäller det att identifiera vilka intressekonflikter och målkonflikter som finns i hur marken nyttjas och vad som byggs på den (Friberg & Larsson, 2002). Frågan som planeraren bör ställa sig är vems eller vilka gruppers intressen är det som identifieras? I kommentarerna till plan- och bygglagens portalparagraf står det att:

”till de grundläggande syftena med lagen hör [...] att främja jämställdhet mellan kvinnor och män. Konkret innebär detta att planläggningen bör bidra till väl

fungerande lokala arbetsmarknader och till att bostadsområden utformas så att olika former av boende kan integreras och kvinnors deltagande i förvärvsarbetet kan underlättas” (Länsstyrelsen Skåne, 2017:5).

I plan- och bygglagens kommentarer står det alltså att samhällsplaneringen ska främja jämställdhet och att jämställdhetsperspektivet ska beaktas i planeringsprocessen. Hur lagen omsätts i praktiken skiljer sig mycket mellan kommunerna. Flertalet av de svenska kommunerna och myndigheterna har dessutom skrivit under CEMR-deklarationen om jämställdhet. CEMR, Council of European Municipalities and Regions, är ett samarbetsorgan på europanivå för de europeiska kommun- och regionförbunden. En sammanfattning av de olika principerna för jämställdhet har gjorts av SKL (2009) i rapporten *Den europeiska deklarationen för jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå*.

### 3.4 Trafikplanering och jämställdhet

Transportplaneringen är en av de mest tekniska aspekterna av samhällsplanering. Transportplanering har länge dominerats av rationella perspektiv på människors förflyttningar, en transport från punkt A till punkt B. Idag finns det väl utvecklade bedömningsgrunder för trafikens effekter på miljö och ekonomi. Lika väl utvecklade bedömningsgrunder för hur jämställdheten påverkas saknas dock men är ett område som börjar diskuteras allt mer. En stor del av den aktuella forskningen visar att dagens utformning av transportsystemet bidrar till ojämställdhet men visar samtidigt på att transportplanering på rätt sätt kan bidra till att uppnå de uppsatta jämställdhetsmålen. Fysisk planering och speciellt transportplanering har ansetts som ett område där genusteori inte är ett relevant område, att det är könsneutralt. Det problematiska när könsneutralitet diskuteras är dock att det är den manliga normen som gäller (Levin m.fl., 2016).

I de transportpolitiska målen (se avsnitt 3.4.2) har det i över ett decennium funnits inskrivet ett jämställdhetsmål. Trots detta saknas det idag inom transportsektorn ofta kunskap om och effektiva metoder för hur jämställdhet kan integreras vid planeringen av ny kollektivtrafik eller järnväg. Merritt Polk (2007, 2008) pekar ut fyra potentiella anledningar till varför det har gjorts relativt lite om jämställdhet inom transportsektorn:

1. Jämställdhetsmålet uppfattas fortfarande inte som ett relevant mål inom transportsektorn.
2. Det saknas grundläggande kunskap om genus och jämställdhetsperspektiv.
3. Det saknas en systematisk strategi för att hantera jämställdhetsmålet.
4. Det saknas resurser, både tid och pengar för att arbeta med jämställdhetsmålet.

För att jämställdhet systematiskt ska integreras vid planeringen av transportinfrastruktur behöver jämställdhet beaktas i alla planeringsfaser, i beslutsfattandet, i planering, vid utförandet och uppföljningen av planeringsåtgärden (SKL, 2013). I rapporten *Kön i trafiken* lyfter SKL fram att det är vanligt i rapporter från svenska kommuner och från Trafikverket att de inte redovisar hur de har kommit fram till hur jämställdhetsanalyserna är genomförda eller vilken data som har använts. Ett vanligt exempel är att det endast står ”Utredningsalternativen

är likvärdiga avseende jämställdhet” (2013:7). Det behövs bättre underlag och bättre analyser över hur jämställdheten påverkas av transportinfrastrukturplanering (Ibid, 2013). Eftersom det saknas tydliga direktiv från regeringen till Trafikverket hur jämställdhetsintegrering ska ske är det svårt för Trafikverket att ge råd och stöd till övriga myndigheter (Levin m.fl., 2016).

### **3.4.1 Skillnader i kvinnors och mäns transportmönster**

Männens perspektiv på resande har som tidigare varit i fokus i transportplanering. Kvinnors och mäns resande påverkas i högsta grad av de genusordningar som gäller i resten av samhället, till exempel på arbetsmarknaden eller i vardagssysslorna i det gemensamma hemmet. Som genusteorin påpekar har inte kvinnor och män olika behov utan olika förutsättningar och erfarenheter (Levin m.fl., 2016). Begreppet erfarenhetsvärldar är ett centralt begrepp som beskriver de olika erfarenheter som kvinnor och män har med sig. De olika erfarenhetsvärldarna kan skilja mellan likväl som inom olika grupper (Larsson & Jalakas, 2008:48).

Flertalet forskningsstudier har kartlagt skillnaderna i kvinnors och mäns resvanor, dock är det oftast större skillnader inom könen beroende på till exempel ålder, inkomst och utbildning. Här sammanfattas några av skillnaderna:

- Män reser mer med bil än vad kvinnor gör medan kvinnor i högre utsträckning använder sig av kollektivtrafiken.
- Kvinnor har i mindre utsträckning tillgång till bil och körkort. Män reser längre sträckor än vad kvinnor gör. Skillnaderna i restid är däremot små på grund av att män i högre utsträckning använder bil.
- Kvinnor anpassar i högre grad sitt resande beroende på upplevd otrygghet.
- Kvinnor gör betydligt fler inköps- och serviceresor samt mer än dubbelt så många hämta/lämna barn-resor än män (Länsstyrelsen i Stockholm, 2014).

Tidigare forskning visar att män i högre utsträckning än kvinnor som grupp pendlar längre och att männens karriärutveckling gynnas mer av förbättrade pendlingsmöjligheter till olika delar av staden eller regionen. Detta beror på att kvinnors arbetsmarknad tenderar att vara mer lokal än männens (Levin m.fl., 2016). En studie från Länsstyrelsen i Stockholm visar att i alla Stockholms kommuner förutom en, är det fler män än kvinnor som pendlar över kommungränsen. Längre pendlingssträckor tenderar dessutom att få större negativa hälsoeffekter på kvinnor än män (Länsstyrelsen i Stockholm, 2014).

Vad beror dessa skillnader på? Kvinnligt dominerande arbetsplatser ligger oftast närmre hemmet och är mer geografiskt utspridda. Kvinnor arbetar i högre utsträckning deltid och bor därför närmare sin arbetsplats. Kvinnor värderar ofta miljön högre än vad männen gör och gör därför andra transportval. Strukturella aspekter som vad som förväntas av män och kvinnor har betydelse för till exempel vem som utför den största delen av det obetalda hemarbetet. Vid familjebildning ökar dessutom skillnaderna mellan könen i andelen förvärvsarbete och hemarbete (Länsstyrelsen i Stockholm, 2014). Vid en social konsekvensanalys som gjordes av Malmös kollektivtrafik påpekas det att det är viktigt att kollektivtrafiken inte befäster de

könsskillnader som finns mellan kvinnor och män. Kunskap om de befintliga rörelsemönstren och förutsättningarna på olika platser har betydelse för vilken roll kollektivtrafiken får i att skapa förändring med avseende på jämställdhet (Malmö stad, 2009).

### **3.4.2 Urval av aktuella lagar och mål för transportplanering**

I avsnitt 3.3.4 nämndes det nationella jämställdhetsmålet. Jämställdhet integreras även i det transportpolitiska målet. Funktionsmålet och hänsynsmålet är transportpolitiska mål.

Funktionsmålet innebär att:

”Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov” (SKL, 2013:25).

Funktionsmålet har därefter preciserats i sju delar där det fjärde lyder ”Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle” (SKL, 2013:25). Verksamhetsanpassning av mål är en av grundförutsättningarna för en lyckad måluppfyllelse. Faith-Ell och Levin har i skriften *Kön i trafiken* (SKL, 2013) anpassat det nationella jämställdhetsmålet till transportplaneringen (Se figur 5).

**1. Jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i transportplaneringen.**

Målet gäller internt i planeringsarbetet och externt gentemot allmänhet och berörda organisationer som ges möjlighet att medverka vid samråd och remissförfaranden i samband med planeringsprocessen.

**2. Transportsystemet ska bidra till likvärdig tillgång till utbildning och arbete för män respektive kvinnor.**

**3. Transportsystemet ska bidra till att skapa jämn fördelning mellan män och kvinnor avseende obetalt hem- och omsorgsarbete.** Att samhällsplaneringen bidrar till den ekonomiska jämställdheten är en strategiskt viktig fråga eftersom den hänger samman med

många andra dimensioner av jämställdhet och jämlikhet mellan människor i samhället. En person som har möjlighet att utbilda sig och försörja sig är ofta starkare i förhandlingar på olika arenor. Ekonomisk jämställdhet är således en förutsättning och ett incitament för att uppnå flera andra former av jämställdhet, exempelvis ökar den ekonomiska jämställdheten möjligheten för människor att göra en jämställd fördelning av det obetalda arbetet som sker i hemmet och inom familjen.

**4. Risker och rädsla att utsättas för könsrelaterat våld/brott i samband med resor och dess negativa återverkningar på mobilitet ska undanröjas.** Trygghetsskapande åtgärder, exempelvis befolkade offentliga rum i anslutning till kollektivtrafiken, bra belysning och öppna ytor, ökar känslan av trygghet och minskar rädslan för trakasserier och våld.

*Figur 5. Förslag på verksamhetsanpassning av fyra av det nationella jämställdhetsmålets sex delmål. Egen skiss utifrån SKL 2013.*

Även Malmö stad har antagit mål gällande kollektivtrafikplanering:

”Det ska råda jämn fördelning av makt och inflytande mellan kvinnor och män i besluts- och genomförandeprocesser i kollektivtrafikplaneringen i Malmö. Målet gäller internt i planeringsarbetet och externt gentemot allmänhet och berörda organisationer som ges möjlighet att medverka vid samråd och remissförfaranden i samband med planeringsprocessen” (SKL, 2013:21).

### 3.5 Stationsnära stadsutveckling

Tågstationer har haft stor betydelse för svensk stadsutveckling och gav snabb befolkningsutveckling till städerna (Länsstyrelsen i Skåne, 2010). Kollektivtrafik och trafikplanering kan ha många olika effekter på staden. Kollektivtrafiken kan leda till att olika delar av staden länkas samman och att invånarna lättare kan transportera sig mellan stadens olika delar. Att underlätta resandet i och mellan städer kan leda till att invånare får en ökad tillgång till en större arbetsmarknad och att en större andel väljer miljövänliga transporter. Ett underlättat resande möjliggör även för möten mellan olika människor och kan på så sätt underlätta en social sammanhållning. Tågstationer kan däremot innebära fysiska hinder för människor med begränsad rörlighet att använda sig av kollektivtrafiken. Den byggda miljön kan (t.ex.) skapa barriäreffekter mellan olika områden och det kan även finnas ekonomiska hinder som gör att tillgången till kollektivtrafiken blir begränsad för vissa grupper (Wimark, 2017).

Trafikplanering är en betydande dimension av kommunernas arbete mot en hållbar stadsutveckling. I en rapport från Stockholms universitet lyfter Wimark m.fl. fram trafikplaneringens och framförallt kollektivtrafikens roll i en socialt hållbar stadsplanering. Författarna menar dock att det finns en kunskapslucka mellan vilka sociala effekter kollektivtrafiken faktiskt ger till samhällen. Författarna diskuterar att det finns en kunskapslucka om kollektivtrafikens bidrag till social hållbarhet samt att de studier som har genomförts har varit i länder och städer som har en helt annan uppbyggnad än svenska städer. I rapporten lyfts också fram att övrig samhällsutveckling kan ha påverkan på individer och att den aspekten är svår att isolera i analysen av infrastrukturens sociala nyttor (Wimark, 2017).

Idag används kollektivtrafik som ett verktyg för att minska de geografiska avstånden och segregationen mellan olika stadsdelar (Wimark, 2017). I och med att Kontinentalbanan ska öppnas för persontrafik kommer förutom Rosengårds station två andra stationer att öppnas: Persborg och Östervärn station. Den nya tåglinjen kommer framför allt bidra till att tillgängligheten till de östra delarna av staden ökar. Att återigen öppna stationerna kan bidra till att skapa kopplingar mellan Malmös olika stadsdelar, att öka det kollektiva resandet samt utnyttja det attraktiva stationsnära läget för förtätning av bostäder och andra verksamheter (Malmö stad, 2004).

I Kommissionen för ett socialt hållbart Malmös rapport lyfts Rosengårds station fram som en åtgärd som kan bryta den fysiska barriär som Kontinentalbanan idag utgör. Rosengårds station lyfts fram som en möjlig motor som kan påverka de sociala förutsättningarna i området. Fysiska investeringar som Rosengårds station kan påverka områdets identitet och skapa en ny koppling mellan stadsdelarna i Malmö (Malmö stad, 2013).

#### 3.5.1 Stationsnära läge

De områden som växer fram i närheten av stationer är attraktiva både för fastighetsägare och för andra verksamheter som butiker och företag. En ekonomisk aspekt är att fastighetsvärdet på bostäder kan öka i stationsnära läge (Mistra Urban Futures, 2013) samt att besöksintensiva verksamheter gynnas av stationens flöden av människor (Länsstyrelsen i Skåne, 2010).

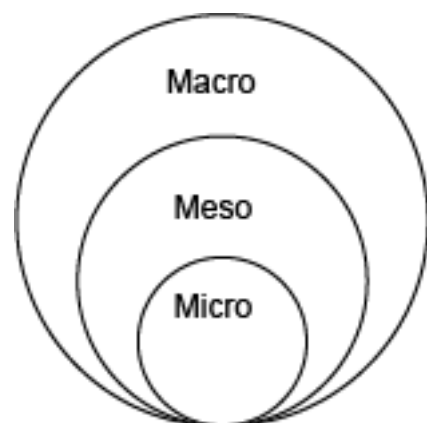


Vad som räknas till som stationsnära läge beror på vem eller vilka som blir tillfrågade. Trafikverket räknar ett område som ligger inom 2–3 kilometers radie från stationen som stationsnära. Trafikverkets mått grundar sig i vad som räknas som ett rimligt cykelavstånd. Skånetrafikens riktlinjer skiljer sig beroende på vilket trafikslag som är aktuellt: 1500 meter för tåg, 1000 meter för regionbuss samt 500 meter för stadsbuss (Länsstyrelsen i Skåne, 2010:9). I en studie gjord av Spacescape undersöktes en hållbar förtätning i ett stationssamhälle i Kungälv kommun. Författarna bakom studien skriver att det är skillnad på mycket stationsnära- och stationsnära läge. Mycket stationsnära läge finns på en 500 meter radie från stationen och kräver en helt annan utformning än stationsnära läge som de hävdar sträcker sig till en kilometers radie (Spacescape, 2017). I Länsstyrelsen i Skånes rapport *Stationsnära läge* definieras stationsnära läge som 600–1000 meter från stationen (Länsstyrelsen i Skåne, 2010:10).

### 3.5.2 Tillgänglighet

Ett begrepp som är aktuellt vid stationsnära läge och kollektivtrafik är tillgänglighet. Beroende på om tillgänglighet mäts i enbart avstånd eller i upplevd tillgänglighet blir resultaten av tillgänglighetsanalysen olika. Tillgänglighet kan kopplas ihop med begrepp som transportrelaterad *social inclusion* och *well being*. Bristfällig tillgänglighet till kollektivtrafiken kan leda till *social exclusion* (Lättman m.fl., 2016:36). I tidigare forskning har begreppet tillgänglighet kopplats ihop med avstånd till och från olika platser. Mått som har använts är bland annat restid, avstånd till tågstationen och avstånd till ett urval av destinationer. De tidigare använda måtten har fått kritik för att vara för objektiva och därmed missa skillnader mellan olika grupper och individer i deras tillgänglighet. Som en reaktion på detta har begreppet upplevd tillgänglighet varit en viktig aspekt av transportforskningen sedan 1970-talet men är ett forskningsområde som behöver studeras mer. Aspekter som den upplevda tillgängligheten tar hänsyn till är bland annat intresset av kollektivtrafiken, individuell relevans, fysiska förutsättningar samt vilka möjligheter kollektivtrafiken erbjuder. Lättman m.fl. definierar tillgänglighet som: ”how easy it is to live a satisfactory life using the transport system” (2016:37).

Som Iwarsson och Ståhl (2003) diskuterar finns det olika dimensioner av tillgänglighet som är viktiga att vara medveten om. Tillgänglighet kan diskuteras både i form av tillgänglighet till den fysiska miljön samt relevant information. Begreppet kan också förstås som tillgängligheten till olika samhällsfunktioner och grundläggande service. Iwarsson och Ståhl diskuterar tillgänglighet på tre olika nivåer; micro, meso och macro (se figur 6). Tillgänglighet på micro-nivå är den absoluta omgivningen som vårt boende och den absoluta närheten medan meso-nivån behandlar stadsdelen eller i staden. Tillgänglighet på macro-nivå handlar om det samhället på en övergripande nivå, på nationen eller på en global skala (Iwarsson & Ståhl, 2003).



Figur 6. Tillgänglighet på olika nivåer. Egen skiss utifrån Iwarsson & Ståhl (2003).

Iwarsson och Ståhl lyfter också fram universell design som en aspekt av tillgänglighet. Universell design är ett begrepp som har sitt ursprung i att det finns två olika typer av befolkning; de normala och de som avviker från de normala. Faktorer som kan ha betydelse är kön, språk och diverse funktionsvariationer. Design som följer de riktlinjer som universell design ger syftar till en design som passar den huvudgruppen i huvudsyfte och därmed även hela befolkningen (Iwarsson & Ståhl, 2003).

### **3.5.3 Goda gång- och cykelmiljöer**

Från en station ska resenären vanligtvis transportera sig någonstans. I arbetet mot en hållbar stadsutveckling fokuseras det främst på transporterna med kollektivtrafik, cykel och gång. Positiva effekter av att använda cykel som transportmedel är till exempel minskat markbehov, mindre koldioxidutsläpp samt en trevligare stadsmiljö (Spolander, 2006). Om möjligheterna för att transportera sig via cykel och gång är väl utformade ökar chanserna att dessa transportmedel används till förmån för bilen.

### **God cykelmiljö**

"Principerna för en god cykelmiljö är varken särskilt märkvärdiga eller många. Egentligen bara två. Den ena är att ge cyklister en egen plats i trafiken. Den andra är att sänka farterna på platser där cyklister och bilister möts. Och på gator där de delar utrymme" (Spolander, 1997:20).

Citatet ger ett intryck av att planeringen och utformningen av goda cykelmiljöer är en relativt enkel uppgift. Tvärtom är det många aspekter som ska tas hänsyn till och som ibland kan leda till målkonflikter mellan olika trafikslag. Förutom de ovan nämnda aspekterna har även belysning, topografi, variation i miljön samt hur gena cykelvägarna är betydelse för i vilken utsträckning cykeln som färdmedel används. Hinder som bommar och grindar på viktiga cykelbanor ska i största möjliga mån undvikas för att öka sårheten. Hinder har även negativa effekter på tillgängligheten för till exempel rörelsehindrade och fotgängare med barnvagn (SKL, 2010).

Rädslan för att cykeln kan bli stulen är en tillräcklig anledning för många personer att lämna cykeln hemma. Med säkra parkeringar ökar alltså chansen att använda cykeln som främsta transportmedel. Förutom säkra parkeringar behöver cykelparkeringen lokaliseras i närheten av målpunkten och beläggingsgraden får helst inte överstiga 0.9 om det ska kännas bekvämt att parkera cykeln (SKL, 2010).

### **God miljö för fotgängare**

Hur en god miljö för fotgängare bör utformas har många likheter med utformningen av cykelmiljöer. Biltrafikens hastighet har betydelse även för fotgängare då staden upplevs mer levande vid lägre hastigheter. Gånggator är ett tydligt exempel på en levande stad där fotgängares säkerhet prioriteras före bilens framkomlighet. Att det finns tillräckligt mycket

plats för fotgängare i vardera riktningen så att de inte behöver stöta ihop med varandra har betydelse för framkomligheten.

Ytterligare framkomlighetsaspekter är vilket underlag som finns på trottoaren. Ojämna underlag som kullersten och grus som kan bilda hålor är komplicerade för gångtrafikanter med bland annat barnvagnar eller rullatorer. Om gångbana är rak eller svänger mycket har betydelse för upplevelsen. En gångbana som svänger upplevs som trevligare och därmed kortare att gå på (Gehl, 2011).

### **3.6 Jämställdhetskonskvensbedömning**

Vilka sociala effekter får dagens samhällsplanering på invånare? Påverkas invånarna olika av effekterna beroende på vilken könsidentitet en har? Hur de sociala effekterna av dagens samhällsplanering ska beaktas är ett område som får allt mer uppmärksamhet. Detta återspeglas bland annat i att fler aktörer, både kommuner och olika konsultföretag, har börjat arbeta med så kallade sociala konsekvensbeskrivningar, SKB (Halling, m.fl., 2016). SKB är ett verktyg som syftar till att belysa de sociala konsekvenserna av en planeringsåtgärd. Som Dempsey m.fl. (2009) påpekar så påverkar den fysiska miljön oss i vårt vardagliga liv. Genom att använda en SKB får beslutsfattarna ett bättre underlag till vad det är de fattar ett beslut om samt att kunskapen om de sociala effekterna sprids i organisationen (Malmö stad, 2016b). En SKB kan likt en miljökonsekvensbeskrivning, ses som ett paraplybegrepp för olika expertområden. Förespråkarna för en jämställdhetskonskvensbeskrivning, JKB menar att jämställdhet är ett sådant expertområde som kräver en egen analysmetod (Halling m.fl., 2016).

JKB har fram till idag främst uppmärksammats inom transportplaneringen. Inom transportplanering har det under en lång tid funnits diskussioner om att större planeringsåtgärder inom transportsektorn ska analyseras utifrån ett jämställdhetsperspektiv och år 2002 föreslog SIKa, den före detta trafikanalysmyndigheten att en jämställdhetsanalys skulle få samma status som MKB. Som nämndes i avsnitt 3.3.1 finns det även en politisk vilja och ett regelverk som visar att jämställdhet är en aspekt som ska beaktas i transportplanering (Halling m.fl., 2016). Det sker allt mer forskning om JKB och dess implementering i den kommunala organisationen (se bland annat Faith-Elle & Levin 2012, Levin m.fl. 2016, SKL 2013). Ett antal handböcker och metodbeskrivningar har arbetats fram av bland annat K2, nationellt kunskapscenter för kollektivtrafik (se Halling m.fl., 2016) och Trivector (se Länsstyrelsen Stockholm, 2014).

#### **3.6.1 JKB, funktioner och praktisk tillämpning**

Så, vad är en JKB och vad används den till? Den version av JKB som redovisas här är en vidareutveckling av den metod som diskuteras i Faith- Elle och Levin (2012) och som är ett av resultaten av forskningsprojektet *Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbedömning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering* (Levin m.fl., 2016).

En JKB har som främsta uppgift att på ett strukturerat sätt analysera konsekvenserna av planeringen och genomförandet av bland annat transportinfrastruktur med jämställdhet i fokus. En JKB kan genomföras för sig själv men kan också ingå som en del av en MKB eller SKB. JKB:n har främst fyra funktioner:

<p><b>Att vara integrerande</b> Kompetens inom jämställdhet ska finnas bland de personer som ingår i arbetsgruppen för det aktuella projektet. Jämställdhet ska diskuteras och integreras på samma sätt som till exempel ekonomi och miljö gör i planeringsprocessen.</p>	<p>maximera de positiva konsekvenserna eller för att försöka minimera eventuella negativa konsekvenser av projektet.</p>
<p><b>Att vara bedömande</b> JKB:n ska bedöma och beskriva de konsekvenser av planens eller projektets innehåll och åtgärder.</p>	<p><b>Att vara rådgivande</b> JKB:n bidrar till att underlätta med utformningen av en strategi för att hantera en fortsatt hantering av konsekvenser genom att identifiera vad som sker när projektet går över från planeringsfasen till en mer detaljerad fas.</p>
<p><b>Att hantera konsekvenser</b> JKB:n ska identifiera åtgärder som kan genomföras för att</p>	

Figur 7. JKB:ns fyra främsta funktioner. Egen skiss utifrån Halling m.fl. 2016.

Ett av grundmomenten bakom en JKB är att det måste finnas könsuppdelad statistik, antingen inom kommunen eller från SCB. Finns det inte könsuppdelad statistik måste denna införskaffas annars är en JKB i princip oanvändbar. Utmaningen ligger i att veta vilken statistik som är användbar och var statistiken finns (Halling m.fl., 2016).

Vid genomförandet av en JKB går processen igenom fyra olika faser; uppstarten, att göra en avgränsning, genomföra en nulägesbeskrivning samt att gå igenom konsekvensernas påverkan på projektets eller planens innehåll. I uppstartsfasen diskuteras vilka underlag och bemanning som behövs för projektet. Varje plan och projekt är unikt och befinner sig i olika kontexter, vilket betyder att samma underlag inte nödvändighetvis kan användas vid nästa projekt. Att identifiera andra planprocesser som sker både utanför och inom projektet samt vilka processer som sker samtidigt och efter projektet är en viktig aspekt. Att identifiera processer och aktiviteter är viktigt för att så tidigt som möjligt integrera JKB:n i arbetsprocesserna. En iakttagelse som har gjorts av författarna (Halling m.fl., 2016) till handboken är att jämställdhet och andra sociala aspekter har en tendens att rationaliseras bort när projektet kommer till kritiska skeden. Det gäller alltså att inom organisationen och arbetsgrupperna

säkerställa att jämställdhet har samma tyngdpunkt som till exempel ekonomi och miljö i planeringsprocessen (Halling m.fl., 2016).

Den andra fasen innebär att identifiera vilken avgränsning som är aktuell för projektet. Avgränsningen bedöms bland annat utifrån vilka indikatorer som är relevanta för projektet och vad som är möjligt att påverka väljs ut under denna fas. Under avgränsningen integreras förslagsvis jämställdheten i planeringsprocessen eftersom det är nu som målformuleringen för projektet eller planen genomförs. Att avgränsa enligt redan uppsatta mål för jämställdhet och anpassa dessa efter den kontext som projektet befinner sig i görs under denna fas. Nationella mål för jämställdhetspolitiken och för ett jämställt transportsystem är exempel på relevanta mål. Vilka indikatorer som är relevanta för att studera olika aspekter väljs ut under denna fas. Indikatorer och dess användning inom samhällsplanering går att läsa mer om i avsnitt 3.7.

Efter att det är bestämt vad JKB:n ska fokusera på är det hög tid att göra en nulägesbeskrivning. En nulägesbeskrivning syftar till att skapa en förståelse för de utmaningar inom det område som planen eller projektet berör. Vilken nivå som en nulägesbeskrivning berör kan variera från regional till detaljnivå. I och med att en nulägesbeskrivning genomförs kan det tillkomma ny information som gör att avgränsningen kan komma att förändras. Nulägesbeskrivningen baseras på både kvalitativa och kvantitativa indikatorer. Att använda indikatorer under nulägesbeskrivningen underlättar för uppföljning av projektet i framtiden. Det är viktigt att rätt resurser prioriteras för nulägesbeskrivningen eftersom den ligger till grund för den sista fasen, konsekvensbedömningen. Håller inte nulägesanalysen en hög nivå kommer konsekvensbeskrivningen inte att hålla en hög kvalitet (Halling m.fl., 2016).

Den fjärde och sista fasen är som tidigare nämnt konsekvensbedömningen. Konsekvensbedömningen delas med fördel upp i tre avsnitt; *påverkan*, *effekt* och *konsekvens*. Påverkan är den fysiska förändringen som projektet eller planen skapar. Till exempel hur den fysiska miljön kring en tågstation designas. Effekterna är den förändring kopplat till jämställdhet som skapas till följd av projektet eller planen. Effekterna kan både beskrivas i kvantitativa och kvalitativa termer. Ett exempel är hur en station kan förändra tillgängligheten till arbetsmarknaden. I avsnittet konsekvens undersöks effekternas betydelse för olika intressen. Hur konsekvenserna utkristalliseras beror på vilka förutsättningarna för jämställdhet som finns i det berörda området. När indikatorerna sätts i relation till områdets förutsättningar för jämställdhet kan konsekvensbedömningen påbörjas. Under konsekvensbedömningen rangordnas de olika alternativen som finns för planeringsåtgärderna. De olika alternativen beskrivs senare med fördel i slutrapporten för att i efterhand kunna redovisa hur arbetsprocessen gick till. Till sist börjar konsekvensbeskrivningen av det valda alternativet och det kan hända att en ytterligare fördjupning av konsekvensbeskrivningen behövs. I slutversionen av rapporten jämförs nuläget med ett nollalternativ för att visa på vad planen eller projektet kommer att påverka (Halling m.fl., 2016).

För att JKB-processen ska ha haft någon betydelse är det viktigt att resultaten och de aspekter som identifierats som mest betydande för projekten och planerna följs upp. Uppföljningen har flera syften. Ett syfte är att ta reda på hur utfallet faktiskt blev. Beroende på resultatet kan

eventuella kompletterande åtgärder tas fram. Uppföljningen kan också fungera som en kunskapsåterförande till organisationen, att de åtgärder som genomfördes gav väntat resultat eller att resultaten inte blev det väntade. För att uppföljningen ska ge så rättvisa resultat som möjligt genomförs den med fördel av samma metoder och jämförs med samma data som användes i nulägesbeskrivningen. Det är dock viktigt att vara öppen för att se över de indikatorer som har använts och eventuellt komplettera med fler eller ta bort någon (Halling m.fl., 2016).

Med detta skrivit så kan inte en JKB av transportplanering lösa alla jämställdhetsutmaningar utan behöver samordnas med andra samhällsplaneringsområden och genomföras på olika skalor.

### **3.6.2 Aktuella exempel där JKB har använts**

Användningen av JKB har varit mest aktuell inom transportplanering där bland annat Region Dalarna, Region Västra Götaland (se Levin m.fl., 2016) och Länsstyrelsen i Stockholm (Länsstyrelsen Stockholm, 2014) har studerat hur JKB kan integreras i arbetet med sina respektive länstransportplaner. I studien om Region Dalarna och Region Västra Götaland utgick forskningen från de transportpolitiska målen (se avsnitt 3.4.2) om jämställdhet samt de nationella jämställdhetsmålen (se avsnitt 3.3.4). Slutsatserna som drogs i forskningsstudien av arbetsmötena med planerarna var bland annat att planerarna i stor utsträckning saknade de kunskaper som behövdes för att påbörja ett utvecklingsarbete med en JKB samt kunskap om hur genusfrågor kan operationaliseras inom trafikplanering. Som beskrevs i tidigare avsnitt är könsuppdelad statistik ett absolut måste för att en JKB ska kunna genomföras. De båda regionerna saknade en sådan statistikdatabas på regional nivå. De planerare som deltog i studien berättade också att de saknade tydliga direktiv från Trafikverket för hur jämställdhet kan integreras i länstransportplanerna samt vilket stöd det fanns från respektive regionledning till ett sådant arbete (Levin m.fl., 2016). Författarna av studien visar på att det i framtiden behövs kunskap om hur arbetet mot en målstyrd planering kan genomföras istället för en prognosstyrd planering samt att transportpolitikens mål om jämställdhet bättre behöver integreras i verksamheterna. Skillnader och likheter mellan den regionala nivån och den nationella och lokala nivån vid tillämpningen av en JKB behöver också utredas.

Länsstyrelsen i Stockholm tog år 2012 fram en handlingsplan för jämställd tillväxt. Inom handlingsplanen pekades infrastruktur ut som ett viktigt område. Det skulle skapas en ”köns-konsekvensbedömning” som kunde användas vid transportinfrastrukturinvesteringar och framför allt vid framtagandet av den nya länsplanen för Stockholms län 2014–2025. Trivector Traffic AB fick i uppdrag att ta fram en metod för jämställdhetsbedömning samt att analysera länsplanens effekter på jämställdhet. Metoden är framtagen för att alla ska kunna använda metoden, oavsett vilka förkunskaper personerna har inom jämställdhet och dess koppling till transportplanering. Metoden är även anpassad för att kunna användas på alla planeringsnivåer, på regional nivå såväl som på detaljplanenivå (Länsstyrelsen Stockholm, 2014).

En av de stora fördelarna med en JKB är att metoderna är snarlika de som används för bland annat MKB, SKB och olika samhällsekonomiska analyser. Kommuner och myndigheter som

har vana vid att hantera sådana verktyg borde med lätthet kunna hantera metoden bakom en JKB om rätt kompetens gällande jämförbarhetsintegrering finns (SKL, 2013).

### **3.7 Indikatorer**

Kommer de projekt och investeringar som statliga myndigheter genomför leda till att nå de uppsatta målen för en hållbar stadsutveckling? För att svara på den frågan kan olika indikatorer användas som verktyg för att se om utvecklingen går i rätt riktning. Indikatorer har länge använts inom stadsutveckling, men än idag finns det ingen allmänt vedertagen modell som samtidigt kan utvärdera den sociala, ekologiska och ekonomiska hållbarheten i staden (Hedenfelt, 2013). Det finns olika typer av indikatorer. Planindikatorer används i början av planeringsprocessen för att bedöma ett projekts konsekvenser och huruvida planen kommer arbeta för de uppsatta målen eller inte. Fält- eller uppföljningsindikatorer används för att utvärdera och mäta resultatet av den genomförda planen i efterhand (Schylberg, 2008).

Historiskt har det lagt stora tidsmässiga och ekonomiska resurser på att ta fram lämpliga indikatorramverk. Enligt Hedenfelt saknas det dock idag strategier för hur de framtagna indikatorramverken ska användas, vilket gör att resultatet bara blir liggande (Hedenfelt, 2013). För att indikatorramverken ska bli använda i till exempel kommunala stadsutvecklingsprojekt är det viktigt att de tjänstepersoner och förvaltningar som är berörda av användandet av indikatorer är införstådda i metoden. Det behöver också avsättas den tid och de resurser som krävs för att arbeta fram ett lämpligt ramverk som passar för den specifika kontexten (Schylberg, 2008).

Användningen av indikatorer för att göra hållbarhetsanalyser av en stad har fått kritik på grund av risken av en förenklad bild av en svårförstådd verklighet. Detta kallas reduktionsproblemet (Hedenfelt, 2013:98 & Schylberg, 2008:34). Syftet med användningen av indikatorer är att de ska ge en förenklad överblick av verkligheten så att den blir jämförbar och kommunicerbar utan att skapa en förenklad problemförståelse. Risken med en förenklad uppfattning om den specifika situationen kan leda till stereotypa och generella lösningar. Det resulterar i att den lokala utmaningen och lösningen riskerar att missas (Schylberg, 2008). Vad är det som ska mätas och vad är målet? Det är frågor som Schylberg menar är viktiga att ha med sig i bakhuvudet vid tillämpningen av indikatorer. Schylberg diskuterar vidare att indikatorer endast står för en viss sorts kunskap och att det inte går att ge en rättvis bild av alla frågor med hjälp av indikatorer. Det behövs en kombination av både kvantitativa och kvalitativa mått för att ge en någorlunda rättvis bild av situationen (Schylberg, 2008).

#### **3.7.1 Standardisering eller lokalt anpassad analys?**

Ett indikatorramverk som utvecklas för en viss plats kanske inte är lämplig att användas på en annan? Huruvida hållbarhetsanalysen ska vara generell eller lokalt anpassad är viktigt att tänka på. Beroende på om indikatorerna arbetas fram uppifrån, på nationell eller internationell nivå eller nerifrån av lokalpolitiker eller tjänstepersoner kommer det ha betydelse för resultatet av analysen. De generella riktlinjer som gäller är dock att anpassa indikatorerna efter den lokala kontexten. Det ger mer detaljerad information över hur och vilka åtgärder som behöver prioriteras.

Att kunna jämföra mellan olika städer, regioner eller länder är däremot önskvärt från ett uppifrånperspektiv. För att platser ska kunna jämföras krävs en standardisering av indikatorer. Det är framför allt viktigt på en nationell och internationell nivå för att parter ska kunna enas om gemensamma strategier och till exempel skapa globala partnerskap. Även på en global nivå behövs hållbarhetsanalyser för att prioritera investeringar gällande till exempel vilka länder som kommer att drabbas värre än andra länder av klimatförändringar. Beroende på vad behovet är behövs det alltså både lokalt anpassade och standardiserade indikatorer. Genom en kombination av uppifrån och nedifrån-analyser samt olika geografiska skalor kan det studerade objektet sättas i en större kontext som ökar förståelsen för hållbarhetsgraden (Hedenfelt, 2013).

### **3.7.2 Skala**

Vid användningen av indikatorer är det viktigt att tänka på i vilken skala de ska användas, under hur lång tid resultaten ska vara gällande och hur ofta indikatorerna ska samlas in (Hedenfelt, 2013).

Vilka indikatorer som är lämpliga för att analysera beror på vilken rumslig skala som är aktuell. Idag är det inte konsensus kring vilken skala som är den bästa för att analysera och bedriva en hållbar utveckling. Det finns de som förespråkar att det är viktigt att se till det lokala hållbarhetsarbetet samtidigt som det är viktigt att se till både regionala, nationella och internationella samband som råder mellan olika geografiska platser idag. Är det till exempel en stad som ska analyseras är det viktigt att använda en metod som är speciellt framtagen för stadsnivå. Att få förståelse för indikatorer på lägre skalor kan dock bidra till en ökad förståelse för resultaten på större skalor. Desto större skala som indikatorerna används på desto mer likartade blir de, vilket gör det svårare att analysera konsekvenser av ett beslut (Hedenfelt, 2013). En av utmaningarna med användningen av indikatorer på lägre nivåer, projekt- och stadsdelsnivå inte är lika utvecklat som en större geografisk nivå. En av anledningarna kan vara att mycket av kunskapsutvecklingen sker inom olika konsultverksamheter vilket kan bidra till att det blir svårare för forskningen att fånga upp de framsteg som görs. Ytterligare en bidragande anledning kan vara att det inte finns tillgänglig statistik på stadsdelsnivå vilket försvårar uppföljningsarbetet (Schylberg, 2008).

Tidsskalan är en annan viktig aspekt vid framtagandet av ett indikatorramverk. Hur ofta bör indikatorerna samlas in och behöver ramverket bytas ut beroende på externa omständigheter? Beroende på om tidsperspektivet är på några veckor, ett år, en livstid eller 100 år behöver indikatorerna anpassas. En utmaning med att ha ett för långt tidsperspektiv på sin analys är att det är problematiskt att försöka förutse framtiden. Att ha ett för kort tidsperspektiv är också problematiskt eftersom vissa effekter inte märks förrän på lång sikt samt att det tar tid för människor att anpassa sig efter nya förutsättningar (Hedenfelt, 2013).

## **3.8 Amiralsstaden**

Amiralsstaden är en stadsutvecklingsprocess som kommer ha det geografiska centrumet vid Rosengårds station. Amiralsstaden som idé har som tidigare nämnts sitt ursprung i Malmökommissionens rapport (Malmö stad, 2013) där fokus var på den fysiska planeringens



roll i att minska ojämlikheten i hälsa mellan stadsdelarna i Malmö. Amiralstaden förväntas förbättra områdets identitet, status samt sociala faktorer som barriäreffekter, tillgänglighet, trygghet och tillit:

”Genom att vitalisera och förbinda de kringliggande bostadsområdena med hjälp av nya funktioner, nya byggnader, nya bostäder och ny infrastruktur inklusive en ny tågstation påverkas de sociala förutsättningarna” (Malmö stad, 2013).

Målet är att Amiralstaden ska leda till faktiska positiva förändringar till en så stor del av Malmöborna som möjligt. För att nå målet skriver Malmökommissionen att det krävs ett tvärssektoriellt samarbete där representanter från stadens samtliga förvaltningar ska ingå. Andra aktörer som näringsliv, föreningsliv, fastighetsägare samt invånarna ska engageras i olika former för att nå det uppsatta målet (Malmö stad, 2013). Två av de stora projekten inom Amiralstaden är Rosengårds station och förtätningsprojektet Culture Casbah. Dessa två beskrivs närmare i följande avsnitt.

### 3.8.1 Rosengårds station

När Citytunneln stod klar i Malmö försvann persontrafiken från kontinentalbanan som idag endast är öppen för godstrafik (Region Skåne, 2017). I många år har Malmö stad diskuterat och analyserat förutsättningarna för att återigen öppna upp kontinentalbanan för persontrafik. Överklaganden och byråkratiska processer har bidragit till den långa uppstartsprocessen. Den nya pendelsträckan har fått namnet *Persontrafik på Kontinentalbanan*. Den nya tåglinjen ska enligt planen vara öppen för trafik i början av december 2018 (Sydsvenskan, 2017).

Förutom att Rosengårds station ska byggas kommer de två gamla stationerna Persborg och Östervärn att öppnas igen (se figur 8). I framtiden har Malmö stad visioner om att Kontinentalbanan kommer trafikeras av regional tågtrafik till Lomma och Kävlinge. Rosengårds station kommer att ligga vid Cronmans väg, söder om Amiralsgatan. Den geografiska positionen för stationen innebär att fyra stadsdelar möts: Annelund, Norra Sofielund, Emilstorp och Rosengård. Visionen är att dessa stadsdelar ska kunna dra nytta av de positiva utvecklingsmöjligheter som stationen kommer



Figur 8. Persontrafik på Kontinentalbanan. Bildkälla: Gatukontoret, Malmö stad.

kunna bidra med (Hållbar stad, 2017). Ett av argumenten är att närheten till en kraftfull kollektivtrafik har stor påverkan på ett områdes attraktivitet. Ett ord som används flitigt inom Malmö stad är begreppet *proportionell universalism* (Malmö stad, 2013:59). Begreppet innebär att de åtgärder som planeras för förväntas få en positiv effekt på ett stort område men att åtgärden samtidigt anpassas för den grupp av människor som har störst behov av den (Malmö stad, 2013). I detta sammanhang betyder det att förhoppningarna är att kunna ge de stadsdelar som är närmast stationen ett områdeslyft samtidigt som hela Malmö kan dra nytta av stationen (Hållbar stad, 2017).

I översiktsplanen, ÖP, 2014 nämns flertalet gånger att Malmö ska läka samman, att fysiska och mentala barriärer ska brytas och klyftorna ska minska (Malmö stad, 2014b). Liknande resonemang förs i Malmökommissionens rapport (Malmö stad, 2013) där Rosengårds station kan ses som början på en stadsutvecklingsprocess som syftar till att bryta segregationen och bryta den barriär som kontinentalbanan och Amiralsgatan idag utgör. I och med att stationen kommer att byggas möjliggörs också förtätningsprojektet Culture Casbah som ska skapa 200 nya bostäder, nya verksamhetslokaler och ett 22 våningar högt nytt landmärke (MKB, 2016). För de verksamheter som är tänkta att etablera sig i Amiralsstaden innebär Rosengårds station, likt spårvägen i Lund, en säkerhet för aktörerna på grund av närheten till stationen.

Culture Casbah är ett förtätningsprojekt i Rosengård. För att kunna genomföra projektet ansågs ett godkännande av planerna för Rosengårds station vara en grundläggande förutsättning. Det nya fastighetsbolaget Rosengård Fastighets AB har bildats genom en sammanslagning av Balder, Heimstaden, MKB och Victoria Park. Ur det befintliga lägenhetsbeståndet har 1650 lägenheter av MKB:s bostadsbestånd sålts av till det nya fastighetsbolaget för att kunna finansiera Culture Casbah. Culture Casbah ska bidra till att skapa en större variation i den bostadsbebyggelse som finns i Rosengård idag. Totalt planeras det för 200 nya bostäder och 30 nya lokaler för kommersiella verksamheter (MKB, 2016).

## 4. Analys av Malmö stads arbete med jämställdhet

För att kunna analysera Malmö stads arbete med jämställdhetsintegrering används tillgängliga plandokument, både övergripande dokument som till exempel översiktsplanen samt de mer specifika dokumenten för Rosengårds station. Vid analysen av dokumenten har följande frågor ställts:

- Hur beskrivs jämställdhet?
- Vilka jämställdhetsaspekter tas upp?
- Vilka är de effekter som planen eller projektet bedöms få?

Dokumentet kompletteras med de intervjuer som har gjorts med olika tjänstepersoner från gatukontoret och stadsbyggnadskontoret på Malmö stad, Region Dalarna och Västra Götalandsregionen. De intervjuade personerna är:

- Daniel Svanfelt. Uppdragsledare jämställdhet och mångfald, SBK, Malmö stad.
- Johan Edgren. Kommunikatör, GK, Malmö stad.
- Birgitta Bengtson, Marknadsansvarig, Trianon
- Emma Paulsson. Samordnare för social hållbarhet, GK, Malmö stad
- Linda Billberg, Lerums kommun, f.d. anställd i Västra Götalandsregionen
- Amelie Sahlin, enhetschef samhällsbyggnad, Region Dalarna
- Kent Söderlund, infrastrukturstrateg, Region Dalarna

### 4.1 Jämställdhetsintegrering

År 2007 beslutade kommunfullmäktige att Malmö stad skulle underteckna CEMR:s deklARATION om jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå (se avsnitt 3.3.4). Genom att underteckna deklARATIONen har staden förbundit sig till att systematiskt arbeta med jämställdhetsintegrering i alla verksamheter. Kommunfullmäktige antog år 2011 *Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering* där Malmö stad beskriver hur de ska arbeta för jämställdhetsintegrering både utifrån ett verksamhetsperspektiv och arbetsgivarperspektiv. År 2020 ska Malmö stad enligt utvecklingsplanen vara jämställdhetsintegrerat (Malmö stad, 2011). I intervjun med Daniel Svanfelt, jämställdhetssamordnare på stadsbyggnadskontoret i Malmö stad framhåller han att arbetet med jämställdhetsintegrering i organisationen är ett arbete som pågår men att det är svårt att få in jämställdhetsintegrering i det vardagliga arbetet. Mycket av det arbete som utförs på stadsbyggnadskontoret utförs i projektform där jämställdhetskonsekvenserna oftast är en av de aspekter som beaktas:

”Mycket av vår verksamhet är projektbaserad, men det är ju alltid någon linjestruktur, någon fasthet i hur vi jobbar som är på något sätt konstant genom åren. Men det är ju där jag menar att vi måste få in det här perspektivet och få in metoder som gör att det blir mainstream. Det är ju det som integreringen innebär” (Svanfelt, 2018).

Friberg och Larsson diskuterar i sin studie om jämställdhet i översiktlig planering att det är en trög och svår process att ändra på rådande planeringspraktik (Friberg & Larsson, 2002). Emma Paulsson arbetar på gatukontoret i Malmö stad som strategisamordnare med fokus på

social hållbarhet och bekräftar det som Friberg och Larsson påpekar. I Paulssons arbete på gatukontoret har hon märkt att:

”en av de stora utmaningarna är just att föra samman de här teoretiska områdena [jämförbarhet- och jämlikhetsteorier] inom trafikplanering och samhällsplanering. Det är ganska krävande för det går liksom inte att lägga på varandra. Man måste syntetisera på vilket sätt kön spelar roll i den här frågan kopplat till mobilitet till exempel och då måste man förstå teorierna kring mobilitet. Så det är ganska mycket arbete på det sättet” (Paulsson, 2018).

Friberg och Larsson (2002) fortsätter vidare att innan någonting ska integreras måste planerna ha klart för sig vad det är som ska integreras (Friberg och Larsson, 2002). Som Svanfelt framhåller i nästkommande avsnitt finns det blandad kunskapsnivå bland planhandläggarna och projektledarna inom Malmö stad. Att arbeta med jämförbarhetsintegrering innan medarbetarna har kunskap om hur de kan arbeta med jämförbarhet inom samhällsplanering kan därför ses som kontraproduktivt. Det kan rentav motverka och försvåra jämförbarhetsintegreringsprocessen eftersom tjänstepersonerna kommer ha mindre förståelse över vad det är som sker.

Vid frågan om hur Svanfelt ser på det jämförbarhetsarbete som har skett i och med planerna för Rosengårds station svarar han att ”på gatukontoret så har de haft så mycket problem med organisatoriska utmaningar så det är ju en fråga som har hamnat lite efter. De har ju ett arbete där att ta igen” (Svanfelt, 2018). Edgren bekräftar Svanfelts uttalande där han säger att hänsyn inte har tagits till utvecklingsplanen i arbetet med Rosengårds station (Edgren, 2018). Planerna för Rosengårds station antogs 2010 och kommunfullmäktige klubbade igenom utvecklingsplanen ett år senare vilket innebär att Malmö stad inte hade börjat arbetet mot jämförbarhetsintegrering än. Å ena sidan är det ingenting som har hindrat planerna från att göra en bedömning av jämförbarhetseffekterna av stationen utan utvecklingsplanen. Detta visar på vikten av att integrera jämförbarhet i organisationen så att det blir lika vanligt att ta hänsyn till jämförbarhet som att göra en MKB. Annars finns risken att jämförbarhetsperspektivet inte tas hänsyn till i samhällsplaneringen.

Paulsson menar att gatukontoret arbetar efter utvecklingsplanen men att de inte har kommit hela vägen i alla avdelningar. Utvecklingsplanen har bland annat bidragit till att gatukontoret har börjat arbeta med könsuppdelad statistik:

”Även om det inte har varit helt systematiskt så har vi ändå haft med oss från utvecklingsplanen att vi ska jobba med det och försökt införa det där det är möjligt. Vi har gjort en kartläggning över i vilka områden det finns könsuppdelad statistik och var det saknas. Detta var ju en följd av utvecklingsplanen” (Paulsson, 2018).

Paulsson fortsätter vidare och diskuterar skillnaderna mellan stadsbyggnadskontorets och gatukontorets arbete med jämförbarhet. Paulsson menar att stadsbyggnadskontoret har haft ett mer systematiskt arbete med jämförbarhet, att de har haft en tydligare organisation kring hur avdelningen ska ta sig an jämförbarhet inom samhällsplanering (Paulsson, 2018). Intervjuerna

återspeglar således det som Forssell och Scholten skriver i sin följeforskning av utvecklingsplanen, att Malmö stads förvaltningar har olika förutsättningar för att kunna implementera utvecklingsplanen. En av rekommendationerna som författarna ger Malmö stad är därför att verksamhetsanpassa utvecklingsplanen. Genom att varje förvaltning strävar efter mål som är anpassade efter till exempel medarbetarnas kunskapsnivå och efter den verksamhet som bedrivs ökar chanserna för en lyckad implementering av planen (Forssell & Scholten, 2013. Se även SKL, 2013). Genom att verksamhetsanpassa utvecklingsplanen kan jämställdhetsmålen anpassas och konkretiseras utefter varje förvaltnings egen verksamhet. Det skulle dock betyda att det måste finnas någon person på varje förvaltning som är ansvarig för att stödja och följa upp förvaltningens arbete med jämställdhetsintegrering. De resurser som krävs för att möjliggöra detta är dock svåra att hitta i dagens verksamhet.

#### **4.1.1 Tjänstepersonernas ansvar**

##### **Kunskapsnivå hos planerarna**

På detaljplanenivå ligger ansvaret för att jämställdhet ska beaktas på de ansvariga planhandläggarna och på projektledarna (Svanfelt 2018, Paulsson 2018). Huruvida jämställdhetskONSEKVENSerna av en plan eller projekt analyseras beror därmed på planhandläggarnas eller projektledarens egen kompetens. I Malmö stad finns det stöd från politiken att arbeta med jämställdhet inom samhällsplaneringen och under den nuvarande mandatperioden har det formulerats ett krav på att höja medarbetarnas kompetensnivå inom jämställdhet. Trots att det genomförs utbildningar en gång per år undrar Svanfelt om det är tillräckligt? Svanfelt diskuterar vidare att det behövs kontinuerligt arbete för att hålla uppe kunskapen om jämställdhet samtidigt som det i vissa perioder är stor omsättning på planhandläggarna vilket kan påverka arbetet med jämställdhetsintegrering i planerna och projekten (Svanfelt, 2018).

Det finns även skillnad på hur ofta tjänstepersonerna inom Malmö stad har utbildats. På gatukontoret har det ordnats färre utbildningar och färre personer har kunnat delta än vad det har gjorts på stadsbyggnadskontoret (Paulsson, 2018). Kunskapsöverföringen från de som har gått utbildningarna kan ibland också vara bristfällig. Paulsson säger att:

”Det beror helt på vilket mandat de har att föra in nytt så att säga. Det beror även lite på vilken nivå frågan ligger på. I en del frågor så handlar det om att ska vi börja tänka på ett annat sätt med till exempel cykelbanorna. Det kan vara svårt för en enskild person att dra i den frågan inom det projektet man jobbar i” (Paulsson, 2018).

Paulsson lyfter även upp skillnaden mellan en grundläggande kunskap och en mer fördjupad kunskap inom specifika områden:

”Dels är det också ett behov av någon slags grundutbildning kring jämställdhet och intersektionellt perspektiv men sedan också fördjupningar när det gäller till

exempel mobilitet och den teoretiska kunskap man behöver för att förstå de frågorna” (Paulsson, 2018).

Frågan om kunskapsnivån hos planerarna gällande jämställdhet återspeglar det som Levin m.fl. (2016) identifierade som en av utmaningarna med att arbeta med JKB. Det råder osäkerhet hos planerarna hur jämställdhet kan föras in i den dagliga planeringsverksamheten. Vad är det som ska analyseras i den specifika situationen och vilken data krävs? Malmö stad har krav på att ta fram könsuppdelad statistik, vilket också görs på en rad olika områden (Svanfelt 2018, Paulsson 2018). Hur statistiken sedan används är en annan fråga. Att ha tillgång till könsuppdelad statistik är som nämnts tidigare (se avsnitt 3.6.2) en av grunderna i jämställdhetsintegrering och att kunna göra jämställdhetskonsekvensbedömningar (Halling m.fl. 2016, Levin m.fl. 2016). Som Malmö stad nämner i utvecklingsplanen för jämställdhetsintegrering räcker det inte med att nöja sig med att samla in könsuppdelad statistik. Statistiken måste användas vidare i jämställdhetsanalyser och mål för att den ska vara meningsfull (Malmö stad, 2011).

För att tjänstepersonerna ska kunna använda sig av statistiken behövs kunskap om hur statistiken ska användas. Om inte kunskapen finns riskerar statistiken att bli oanvänd. Som Svanfelt påpekar krävs det mer än ett utbildningstillfälle per år för att kunna applicera jämställdhetsteorier inom samhällsplaneringen. En grundläggande kunskap om kvinnors och mäns olika erfarenhetsvärldar av dagens samhällsplanering behövs och den kanske kan införskaffas genom de utbildningstillfällen som anordnas inom de olika avdelningarna. Som Paulsson påpekar krävs det mer än en grundläggande kunskap. Det behövs också expertkunskaper om till exempel hur olika infrastrukturprojekt påverkar jämställdheten. Att införskaffa en sådan kunskap tar tid och tid är något som inte verkar finnas inom en redan resurstajt organisation. Förutom tid måste det också finnas ett intresse bland planerarna att ta sig an den nya kunskapen.

Forssell och Scholten skriver i sin följeforskning om Malmö stads utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering att det finns en risk för att planen i sitt nuvarande läge främst kommer att syfta till att lyfta fram och korrigera ojämställdheten. Författarna saknar en diskussion om hur de strukturer som skapar ojämställdhet ska beaktas (Forssell & Scholten, 2013). För att sluta med att skapa så kallade end of pipe-lösningar och istället ändra på det grundläggande problemet som skapar ett ojämställt samhälle kräver det just den djupare kunskapen om jämställdhet kopplat till de olika aspekterna av samhällsplanering som Paulsson efterfrågar.

## **Metoder och verktyg**

I forskningsstudien om jämställdhetsintegrering i länstransportplanering som Levin m.fl. (2016) genomförde efterlyste praktikerna metoder och modeller som stöd för hur jämställdhet ska kunna integreras i det vardagliga arbetet. Att det måste finnas stöd för planhandläggarna och projektledarna är även något som Svanfelt och Paulsson (se även Friberg & Larsson, 2002) efterlyser i Malmö stads arbete med jämställdhetsintegrering. Idag finns det inga modeller eller verktyg för hur jämställdhet ska beaktas (Svanfelt, 2018). I detaljplanerna ska

det finnas beskrivningar över hur kraven på jämlikhet och jämställdhet uppfylls, men som Svanfelt (2018) beskriver:

”har det väl förekommit diskussioner om kvalitén och omfattningen på dem. Det ska ju inte bara vara svepande standardformuleringar utan det ska vara en analys som talar om och ger underlag till hur politikerna ska handla.”

Variationen på jämställdhetsbedömningarna kan dels bero på den kunskapsvariation gällande jämställdhet och samhällsplanering som diskuterats ovan. Även om det finns verktyg måste tjänstepersonerna förstå hur de ska användas. Checklistor är praktiska och kan i bästa fall användas som stöd för arbetet med jämställdhetsintegrering. SKL menar dock att det finns en risk att checklistorna används utan reflektion och att aspekter som inte finns med på checklistan tenderar att försvinna (SKL, 2013).

Region Dalarna var en av deltagarna i det forskningsprojekt som Levin m.fl. (2016) genomförde gällande jämställdhetsintegrering, då i länstrafikplanen. Regionen framhåller att det inte bara krävs tydliga modeller och metoder utan även tydliga direktiv från regeringen hur jämställdhet ska behandlas och integreras i organisationen (Sahlin & Söderlund, 2018, Levin m.fl., 2016). Om det inte finns stöd från politiken och inte ingår i planerarnas uppdrag finns det stor risk att jämställdhetsdimensionen lämnas åt sidan (Friberg & Larsson, 2002). Det är en mycket längre väg att gå om initiativet ska komma underifrån, från regionens eller kommunens sida (Sahlin & Söderlund, 2018). Både Sahlin, Söderlund och Svanfelt menar att utan modeller och metoder finns risken att det lätt blir floskler eller att jämställdhet inte behandlas alls.

I likhet med det som Forsell och Scholten (2013) skriver om verksamhetsanpassning av utvecklingsplanen menar Paulsson att även de modeller och verktyg som finns för hur organisationer ska arbeta med jämställdhet behöver anpassas. Jämställdhetstrappan (se SOU, 2007:15) är ett sådant exempel ”det går inte helt att översätta den till trafikplaneringen utan att det behöver anpassas lite” (Paulsson, 2018). Den processledarmanual som stadsbyggnadskontoret har tagit fram för att bedöma fysiska investeringar lyfter Paulsson också fram som ett verktyg som inte helt kan anpassas till gatukontorets arbete med jämställdhetsanalyser:

”Så som den matrisen är utformad på stadsbyggnadskontoret så är den mer anpassad efter att bygga ett område, här har vi oftast en gatbit och det slutar där gatan eller gång- och cykelbanan slutar. [...] Jag ser fördelar, men blir det för mycket anpassningar så det blir snarare förvirrande för projektledarna.” (Paulsson, 2018).

Tekniska nämnden har tagit ett beslut att alla gatukontorets större investeringar ska genomgå en jämställdhetsanalys. Paulsson arbetar i nuläget med att ta fram en metod som medarbetarna ska kunna använda sig av (Paulsson, 2018).

#### 4.1.2 Planeringsnivå

Som Svanfelt lyfter fram blir jämställdhetskonskvensbedömningen olika beroende på vilken planeringsnivå och kontext som planen eller projektet befinner sig på. Vid diskussionen kring vilken planeringsnivå som är den aktuella för planen eller projektet är det skillnad i hur jämställdhetsdimensionen används. I framtagandet av översiktsplaner arbetar de ansvariga på en mer övergripande och strategisk nivå:

”Där kan man ju inte beskriva så mycket i detalj i hur jämställdheten påverkas. Det är de svepande och stora dragen. [...] De svepande formuleringarna som kanske inte är till så stor nytta om man ska titta in i detalj sedan.”

Svanfelt resonerar sedan vidare att det som är ”viktigt i ett ÖP-skede blir ju då att peka ut en riktning. Att när du jobbar fortsatt med de här planerna så får du arbeta med jämställdhet på det här och det här viset” (Svanfelt, 2018). Här blir Svanfelt lite motsägelsefull. Först påpekar han att de svepande formuleringarna inte gör någon större nytta för att sedan fortsätta med att översiktsplanen pekar ut en riktning för i vilken riktning samhällsplaneringen ska bedrivas de nästkommande åren. Om inte det är tydligt på den strategiska och övergripande nivån att jämställdhet ska integreras i samhällsplaneringen är risken ännu större att jämställdhet inte kommer tas hänsyn till i detaljplaneringen heller.

Även Paulsson reflekterar över vilken nivå jämställdhetsanalyser ska genomföras på:

”Vi behöver också arbeta mer med de övergripande analyserna och inte enbart fokusera på enskilda platser. Vad är det vi har i fokus? Är det varje enskild plats som ska vara i fokus eller är det satsningarna i sin helhet?” (Paulsson, 2018).

Utmaningen ligger dock i som Svanfelt påpekar i att sedan omsätta de strategiska dokumenten på detaljplanenivå och i planprogrammen. Det är svårare och kräver mer kunskap men desto viktigare eftersom det får större påverkan på den faktiska utformningen av den fysiska miljön (Svanfelt, 2018). Hur jämställdhetsdimensionen tas hänsyn till är som nämndes ovan till stor del beroende av planhandläggarnas egen kompetens. Att det kan vara svårt för planhandläggarna att utan inarbetade metoder och modeller analysera jämställdhetskonskvenserna av planer och projekt märks tydligt i både planbeskrivningen av stationen men också i planprogrammet för Törnrosen och Örtagården. I planbeskrivningen för Rosengårds station nämns inte begreppet jämställdhet en enda gång. Begreppet trygghet nämns dock flertalet gånger. I planprogrammet nämns begreppet jämställdhet en gång, även då i trygghetssammanhang och med gestaltningen av Rosengårds station i fokus. Hur olika aspekter av en jämställd samhällsplanering tas upp i Malmö stads arbete kan läsas mer om i efterföljande avsnitt. Svanfelt (2018) problematiserar vidare huruvida jämställdhet beaktas i planprocessen eller inte och menar att:

”det är ju på något sätt ett hantverk också som arkitekter och planerare har ägnat sig åt under lång tid där mycket av detta finns inbyggt i yrkeskompetensen. Men vi kanske inte alltid är så duktiga på att tala om det eller beskriva det”.



Att jämställdhet som begrepp inte nämns eller skrivs ut kan alltså enligt Svanfelt bero på att det är inbyggt i planeringskompetensen. Att det har blivit till en vana och att hur en jämställd samhällsplanering ska bedrivas alltid finns med i bakhuvudet. Detta är något som Friberg och Larsson benämner som en *omedveten inbäddningsstrategi*, att tankarna kring jämställdhet hela tiden finns med i planeringen men inte redovisas öppet (Friberg & Larsson, 2002). Bristen på kunskap och verktyg över hur jämställdhet ska integreras i samhällsplaneringen gör det dock tveksamt till om att det sker en så kallad omedveten inbäddningsstrategi. Det är mer troligt att jämställdheten inte redovisas på grund av kunskapsbrist

#### **4.1.3 Jämställdhetsaspekter inom planeringen**

I de olika dokumenten som har granskats och under intervjuerna med tjänstepersonerna vid Malmö stad tar de upp olika jämställdhetsaspekter i samhällsplanering. Vilka dessa aspekter är och hur aspekterna diskuteras i samhällsplaneringen analyseras nedan.

##### **Perspektivträngsel**

I Malmö stad arbetar man idag med att ta fram en processledarmanual för sociala konsekvensbedömningar, SKB för att utvärdera och analysera de sociala effekterna av planer och projekt. Jämställdhet är en av de sociala dimensionerna som ska ta hänsyn till (Malmö stad, 2016b). *Perspektivträngsel* är ett begrepp som kommer fram under intervjun med Svanfelt och som även Billberg (2018) kommer in på även om begreppet inte nämns vid ord. Med perspektivträngsel menar de båda att även om jämställdhet är en viktig och nödvändig dimension att beakta i planer och projekt så ”ska den in och trängas bland alla andra perspektiv samtidigt som den inte får glömmas bort” (Svanfelt, 2018). Region Dalarna menar att trots att det inom en SKB finns flera perspektiv som ska ges utrymme blir det en bredare analys eftersom det är fler aspekter som spelar in i begreppet jämställdhet. Ålder och socioekonomiska faktorer lyfter Sahlin och Söderlund (2018) fram som aspekter som påverkar vilka effekter olika planer och projekt får på kvinnor och män. Hur mycket tyngd som ska läggas vid de olika sociala aspekterna i en SKB är en fråga som dyker upp. Billberg beskriver att det tidigare inom Västra Götalandsregionen var det ibland svårt att hävda jämställdhetsdimensionen i planeringen. En av anledningarna som Billberg lyfter fram är att ”Det är ju lagstadgat att göra en MKB. Att göra en JKB är ju inte lagstadgat vilket gjorde att det kunde vara svårt att få fokus på jämställdhetskONSEKVENSERNA” (Billberg, 2018). Även Svanfelt är inne på att jämställdhetsdimensionen och en JKB borde få en stärkt position inom samhällsplaneringen och menar att ”det är ju märkligt att det inte är på samma sätt med JKB eller en SKB [som för en MKB] för den delen. Och det kan man ju fundera på, om det är dags att ta nästa steg där” (Svanfelt, 2018).

##### **Trygghet**

Trygghet och säkerhet är två begrepp som vanligtvis diskuteras tillsammans men som är viktiga att skilja på. I trafikplaneringen kan till exempel en gångtunnel vara säker eftersom den separerar gång- och cykeltrafiken från biltrafiken. Gångtunneln kan samtidigt upplevas otrygg för att det är dålig överblickbarhet och att den är separerad från biltrafiken (Boverket, 2010a). Trygghet är den vanligaste aspekten av jämställdhet att diskutera inom Malmö stads

planeringsverksamhet (Svanfelt, 2018). Friberg och Larsson (2002) ställer sig frågan om trygghetsbegreppets genomslag i samhällsplaneringen kan ha något att göra med att det är det som är lättast att hantera och som passar bäst in i den dominerande planeringsdiskursen? Begreppet trygghet används även flitigt i både översiktsplanen, i planbeskrivningen av Rosengårds station samt i planprogrammet för Törnrosen och Örtagården där Rosengårds station diskuteras. I andra planbeskrivningar som har granskats är trygghet den vanligaste jämställdhetsaspekten som nämns (Se till exempel DP 5235 & DP 5511). Trygghet skapas genom att det sker aktivitet på platsen vid flera olika tidpunkter på dygnet och genom belysning. Hur området närmast Rosengårds station utvecklas och designas lyfts också fram som viktiga trygghetsaspekter. Överblickbarhet, orienterbarhet samt att det ska kännas tryggt att ta sig till och från stationen. Paulsson är inne på samma spår som Friberg och Larsson:

”Jag tror att det [trygghet] kan vara bra att börja med. Något av de här lätta som man kan ta sig an och känna att nu har vi kommit en bit. Men sedan är det ju viktigt att fortsätta då och se att det är också andra frågor” (Paulsson, 2018).

## **Närhet**

I Malmö stad arbetar planerarna utifrån en närhetsprincip som de menar är positivt ur många sociala aspekter, inklusive en jämställdhetsaspekt. Svanfelt (2018) menar att det är ”viktigt att ha tillgång till vardagliga liv där man bor”. I översiktsplanen nämns att närheten till bland annat offentlig service som viktigt ur en jämställdhetsaspekt. Den täta och funktionsblandade staden framhålls som positiv i arbetet med en hållbar stadsutveckling, även ur ett jämställdhetsperspektiv (Malmö stad, 2014b). Att den täta och funktionsblandade staden är eftersträvanvärt ur ett jämställdhetsperspektiv har bland annat att göra med skillnaden i kvinnors och mäns resvanor. Som nämndes i avsnitt 3.4 gör kvinnor fler hämta/lämna resor och fler delresor än män. Närheten till offentlig service, fritidsaktiviteter och handel hade därmed underlättat kvinnors vardagliga liv (Friberg & Larsson, 2002).

## **Representation**

Representation i till exempel vilka gatunamn eller vilka statyer som finns i det offentliga rummet är en aspekt som Paulsson lyfter fram som en aspekt av jämställd samhällsplanering. Namngivning av gator, torg och allmänna platser är kommunens ansvar. Derek Alderman (2008) utgår i sin artikel om gatunamn och dess funktion i samhället från Bourdieus teorier om symboliskt kapital. Beroende på hur gatorna namnges och vilka statyer som får finnas kan vissa grupper i samhället överrepresenteras medan andra marginaliseras (Alderman, 2008). Representationen på gatunamn och bland statyerna lyfter Paulsson fram som en relativt enkel aspekt av jämställd stadsplanering. Det är relativt enkelt att räkna på, att lösa och att se snabba resultat i jämförelse med andra jämställdhetsaspekter som till exempel tillgängligheten till vissa målpunkter eller användningen av offentliga platser (Paulsson, 2018).

## **Olika resvanor**

Kvinnors och mäns olika resvanor är något som både Svanfelt och översiktsplanen tar upp. Enligt översiktsplanen ska dessa olikheter kartläggas och analyseras för att planera för en mer

jämställd stad. Översiktsplanen identifierar maktstrukturer, ekonomiska förutsättningar, arbetsförhållanden och familjesituation som bakomliggande orsaker till kvinnors och mäns olikheter i resvanor (Malmö stad, 2014b).

Under intervjun med Region Dalarna framkom det att en av de största bristerna med hur jämställdhet behandlas inom samhälls- och trafikplanering idag är att begreppet ibland kan användas på ett lättvindigt vis och att det lätt resulterar i floskler. Sanningen *att kvinnor reser mer med kollektivtrafik än män* gör att satsningar på kollektivtrafik är positivt för jämställdheten menar de behöver problematiseras mer. Det behövs mer djupgående analyser av kollektivtrafikens påverkan på människor (Sahlin & Söderlund, 2018). Tidigare forskning gällande kollektivtrafik (se till exempel Levin m.fl. 2016, Djist, Rietveld & Steg, 2016) menar att män drar större nytta av ökade pendlingsmöjligheter, främst i pendling över kommungränser och i regionala sammanhang. Sahlin och Söderlund (2018) diskuterar att det till exempel kan vara svårt för båda parterna i en familj att arbetspendla långa sträckor och att det vanligtvis blir männen som pendlar medan kvinnornas arbetsplatser är närmare hemmet. I Malmö stads områdesstatistik över pendlingsvanor bland kvinnor och män återfinns just ett mönster att männen som bor i Rosengård i betydligt högre grad än kvinnorna pendlar över kommungränsen (Malmö stad, 2017).

### **Medborgarinflytande och samrådsmöten**

Dialogerna och medborgarinflytandet är en aspekt av jämställdhetsarbetet som borde få större tyngd menar Svanfelt. I projektet *Framtidens kollektivtrafik* testade Malmö stad att bedriva samrådsmöten och medborgardialog på nya sätt:

”Vi har tittat på just det här hur kvinnor och män kommer till tals i traditionella dialoger genom att mäta taltid och medverkan och så. Så det har ju lärt oss en del i hur man ska bedriva samråd och inte bedriva samråd” (Svanfelt, 2018).

Trots att det har skett en förbättring med avseende på andelen kvinnor och män på dialogmötena framhåller Svanfelt att det fortfarande är en överrepresentation av män. Både Svanfelt och övriga planerare som har kontaktats via mail säger att det oftast samlas in statistik över andelen kvinnor och män som deltar på samråds- och dialogmöten men att det inte är något som görs systematiskt. Att föra statistik över taltid på mötena menar Svanfelt (2018) är alltför resurskrävande och därför inte något som genomförs. Att det skulle vara intressant att se vilka resultat som hade kommit fram är dock något som Svanfelt framhåller. Som bland annat Friberg och Larsson (2002) diskuterar kanske inte en jämn representation mellan kvinnor och män på dialogmötena eller andra plattformar för inflytande resulterar i några drastiska förändringar av planerna eller projekten. Det leder dock till att planerna faktiskt är väl förankrade i människors olika vardagstillvaro och att det på sättet blir en mer verklig plan. Att det är någorlunda jämnt mellan deltagarna på samrådsmötena eller medborgardialogmöten är dock inte heller något som automatiskt inte leder till en jämställd planering. Förutom att mäta taltid lyfter Faith-Ell och Levin (SKL, 2013) fram följande frågor som bör ställas under samråds- och dialogmöten:

- Kvinnors respektive mäns positioner inom olika ledningsgrupper?
- Vilket inflytande de får i planeringsprocessen?
- Vilka synpunkter kommer in från kvinnor respektive män?
- Vilka frågor besvaras mest utförligt?

Svanfelt gör vidare skillnad på medborgardeltagande och samrådsmöten. Vid samrådsmöten finns det svårigheter att från stadsbyggnadskontorets styra och kontrollera över andelen kvinnor och män som deltar. Detta menar Svanfelt beror på att det är fler aktörer än privatpersoner som deltar. Föreningar, organisationer, företag och andra förvaltningar är exempel på aktörer som närvarar vid samrådsmötena. Svanfelt använder byggbranschen som exempel, som fortfarande är en mansdominerad bransch. Vilka som representerar de olika intressena från byggbranschen och de berörda föreningarna menar han ligger utanför stadsbyggnadskontorets eller den ansvarige förvaltningens kontroll (Svanfelt, 2018). Från ett historiskt perspektiv har de frågor och områden som berörs på samrådsmöten oftast haft en teknisk karaktär. Tekniska förvaltningar och till exempel Svanfelts exempel med byggbranschen är som sagt traditionellt mansdominerade arbetsplatser (Friberg och Larsson, 2002). Det kan vara en av anledningarna till att det fortfarande är en överrepresentation av män på samrådsmöten och de olika plattformarna för medborgarinflytande. Vid en snedrepresentation menar Friberg och Larsson (2002) att det är viktigt att planerarna uppsöker arbetsplatser och miljöer där kvinnor vistas. Detta var också något som Malmö stad gjorde i projektet *Framtidens kollektivtrafik* (Svanfelt, 2018). Att sträva efter en jämställd dialog och jämställda samrådsmöten knyter dessutom an till det nationella jämställdhetsmålets första delmål som behandlar kvinnors och mäns lika möjligheter att vara aktiva samhällsmedborgare och forma villkoren för beslutsfattandet (se avsnitt 3.3.4).

## 5. Nulägesbeskrivning

En nulägesbeskrivning av vilka förutsättningarna är för jämställdhet i det aktuella planområdet har genomförts. Nulägesanalysen syftar till att skapa förståelse över förutsättningarna och utmaningarna som finns på platsen kopplat till jämställdhet som planen kommer beröra (Halling m.fl., 2016:34). I nulägesbeskrivningen har olika indikatorer använts för att underlätta en systematisk uppföljning av stationens effekter efter att den väl är öppen och i drift. Som komplement till indikatorerna används även kvalitativa beskrivningar av platsen ur ett jämställdhetsperspektiv för att göra nulägesbeskrivningen mer komplett.

Nulägesbeskrivningen grundar sig på det nationella jämställdhetsmålets sex delmål och dess koppling till trafikplanering. Alla delmål kan inte analyseras och därför har tre aspekter valts ut: kvinnors och mäns möjligheter att påverka planeringsbeslutsprocessen, tillgänglighet och trygghet. Analysen är inspirerad av den handbok som Halling m.fl. (2016) har arbetat fram om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen. Handboken är tänkt att användas vid ett jämställdhetsintegreringsarbete där nulägesbeskrivningen ska genomföras innan en plan eller ett projekt påbörjas för att utreda alternativa lokaliseringar av till exempel en tågstation. Arbetet och byggandet av Rosengårds station är redan påbörjat. Mot bakgrund av det som diskuterades i förra kapitlet verkar det dock råda en osäkerhet om både platsförutsättningarna för jämställdhet samt vad Rosengårds station kommer att bidra med ur en jämställdhetsaspekt.

### 5.1 Makt och inflytande

I följande avsnitt beskrivs och analyseras hur fördelningen mellan kvinnor och män ser ut i projektorganisationen för Rosengårds station samt vilket utrymme i mån av taltid kvinnor respektive män får på samrådsmöten och arbetsgruppsmöten. Tabell 1 visar de indikatorer som används i analysen.

#### 5.1.1 Samråds- och dialogmöten

Det är stadsbyggnadskontoret som har varit ansvariga för samrådsmötena med Rosengårds station. Representer från gatukontoret är delaktiga i mötet och svarar på eventuella frågor som rör deras ansvarsområden (Edgren, 2018). I gatukontorets egna dialogprojekt arbetar dialogenheten aktivt för att representationen som finns i ett område också ska synas i dialogen. När dialogprojekten till exempel involverar barn och ungdomar utför dialogenheten

Tabell 1. Indikatorer för att studera kvinnors/mäns makt och inflytande. Egen skiss utifrån Halling m.fl., 2016.

Indikator	Underlag
Andel kvinnor/män vid samrådsmöten	Intervju
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män	Intervju
Andel kvinnor/män i projektorganisationen totalt sett	Intervju
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män inom projektorganisationen	Intervju

könsuppdelade dialogträffar (Paulsson, 2018). Att sträva efter att representationen i ett område ska likna den i ett område är såklart ett bra mål. Att det är en jämn fördelning mellan kvinnor och män eller tjejer och killar är dock ingen garanti för jämställdhet. De åsikter och erfarenhetsvärldar som kvinnor/tjejer och män/killar lyfter fram är viktigt att analysera för att studera planernas och projektens påverkan på olika människor.

En diskussion om hur samråden bedrivs fördes i föregående avsnitt (4.1.3). En kort sammanfattning är att det finns en ambition att föra statistik över andelen kvinnor och män på samrådsmötena. Att det inte görs systematiskt menar både Svanfelt och Paulsson beror på resursbrist. Mötena där det var fler förvaltningar, företag och organisationer problematiserade Svanfelt att Malmö stad inte kunde ta ansvar för vem som till exempel representerade företagen. Det fördes inte heller statistik över taltid och vilka frågor som kvinnor och män förde fram. Anledningen var att det var en alldeles för personalkrävande uppgift.

Tabell 2. Statistik över andelen kvinnor/män på samrådsmöten samt taltid.

Indikator	Nuläge
Andel kvinnor/män vid samrådsmöten	Ingen data
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män	Ingen data

Som skrivs i litteraturen är det inte bara fördelningen mellan kvinnor och män på samrådsmöten och i projektorganisationen som har påverkan på besluts- och planeringsprocessen. Vilka frågor som diskuteras samt vilka positioner kvinnor respektive män har inom organisationen är aspekter att ta hänsyn till (SKL, 2013). Svanfelt lyfter fram att Malmö stad har investerat för att förbättra samrådsmötena under projektet *Framtidens kollektivtrafik*. I projektet besökte tjänstepersonerna både kvinnligt och manligt dominerande arbetsplatser för att se om det fanns skillnader i vad som togs upp. Lärdomarna av projektet innebar att det åtminstone blev:

”en lite jämnare könsfördelning. Och skulle gissa och två tredjedelar män och en tredjedel kvinnor kanske. [...] Men det är ju fortfarande en övervikt av män, det är det ju” (Svanfelt, 2018).

Trots de satsningar som genomfördes bland annat inom *Framtidens kollektivtrafik* är det alltså fortfarande en majoritet män på samrådsmötena. Projektet var EU-finansierat vilket betyder att det hade avsatts resurser för att arbeta med just utvecklandet av dialoger. I vanliga planer och projekt som inte har extern finansiering finns inte avsatta resurser vilket gör att det verkar vara svårt att bedriva samma typ av samrådsmöten där tjänstepersonerna aktivt söker upp platser där kvinnor och män vistas. Detta visar på betydelsen av att avsätta resurser i både tid och personal för att bedriva samrådsmöten med fokus på en jämn fördelning av kvinnor och män. Att inte heller Malmö stad mäter taltider som skrivits inte heller taltid på grund av att det är för personalkrävande. Att inte mäta taltid gör att en viktig aspekt missas. Risken är att trots att det skulle vara en jämnare representation av kvinnor och män så framför kvinnorna inte

några synpunkter. Risken är då vidare att kvinnornas erfarenhetsvärldar missas och att den jämnare fördelningen av kvinnor och män egentligen inte betyder någonting.

### 5.1.2 Projektorganisationen

Hur organisationen och arbetsgrupperna kring Rosengårds station ser ut sett till representationen av kvinnor samt vem som kommer till tals på samråden kan kopplas till det första av det nationella jämställdhetsmålets delmål om jämn makt och inflytande. Om Halling m.fl. (2016) handbok ska följas är detta en analys som borde ha genomförts i ett tidigt stadie och där information hade fått hämtas från projekt som genomförts tidigare, med fördel av samma avdelning.

*Tabell 3. Fördelningen av kvinnor/män i projektorganisationen samt taltid.*

Indikator	Nuläge
Andel kvinnor/män i projektorganisationen	20 % kvinnor      80 % män
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män i projektorganisationen	Ingen data

De aktörer som är involverade i arbetet med Rosengårds station är företag, myndigheter, invånare och olika förvaltningar inom Malmö stad. Gatukontoret har huvudansvaret för projektledningen av Rosengårds station och projektet består av fyra män och en kvinna (se Tabell 3) Att andelen kvinnor och män i projektorganisationen ser ut som den gör menar Edgren är en ren tillfällighet. Projektmedlemmarna valdes ut efter kompetens och om de hade tid över. Det finns projekt där det både är jämnare fördelning av kvinnor och män samt projektorganisationer som endast består av kvinnor. Edgren påpekar också att gatukontoret är en avdelning som har en jämn fördelning mellan kvinnliga och manliga anställda samt att det är cheferna som fördelar resurserna (Edgren, 2018). Detta visar att vikten av att även cheferna får utbildning i hur resurserna ska fördelas i projekten. Om däremot alla tjänstepersonerna är medvetna om vilka frågor och vilken data som behövs till ett aktuellt projekt kanske inte alla projekten behöver ha en jämn fördelning av kvinnor och män? Det viktigaste är att rätt frågor diskuteras oberoende av om det är kvinnor eller män som driver dem.

### 5.1.3 Plandokumentet

De plandokument som har granskats för Rosengårds station är planbeskrivningen (Malmö stad, 2010) samt planprogrammet för Törnrosen och delar av Örtagården (Malmö stad, 2014a). Dokumenten granskades med tre frågor (se avsnitt 4) i åtanke för att på ett mer enkelt sätt kunna sortera ut väsentlig information och identifiera gemensamma teman.

Varken i planbeskrivningen eller i planprogrammet finns någon beskrivning av vad jämställdhet innebär, vare sig en generell definition eller en beskrivning av vad jämställdhet

innebär i den aktuella kontexten. I planprogrammet nämns jämställdhet en gång och då i ett sammanhang där trygghetsaspekter diskuteras med tanke på gestaltningen av stationen och stationsområdet (se avsnitt 3.3.2). Att jämställdhet som begrepp används knapphändigt kan antingen bero på att det inte har tagits hänsyn till i besluts- och planeringsprocessen eller att det handlar om en så kallad omedveten inbäddningsstrategi. Som redan har diskuterats antog Malmö stad år 2011 utvecklingsplanen för jämställdhetsintegrering och 2007 skrev kommunen under CEMR:s jämställdhetsdeklaration. Intervjuerna och till exempel Friberg och Larssons (2002) studie visar att det är en lång process att få in nya perspektiv i den rådande planeringsdiskursen. I Forssells och Scholtens studie beskrivs en skillnad i synen på hur arbetsprocessen med jämställdhetsintegrering ska gå till mellan politiker och tjänstepersoner. Politikerna vill skynda på implementeringsarbetet medan tjänstepersonerna vill låta det ta den tid det tar. Flertalet av Malmö stads chefer påpekar i studien att det saknas tid för att kunna arbeta med implementeringen av planen, men att viljan finns (Forssell & Scholten, 2013). Resonemanget om tids- och resursbrist går helt i linje i det som Polk (2007, 2008) identifierar som en av anledningarna till varför jämställdhetsintegreringsprocessen tar tid att implementera. Att anställa enskilda personer som är ansvariga för implementeringsarbetet är en strategi för att skynda på arbetsprocessen med jämställdhetsintegrering (Forssell & Scholten, 2013). Både Svanfelt (2018), Paulsson (2018) och Andersson m.fl. (2009) lyfter fram att chefernas ansvar och drivkraft är grundläggande för att implementeringsarbetet ska få spridning och för att det används.

De jämställdhetsaspekter som tas upp i planbeskrivningen och planprogrammet är som nämnt trygghet, aktivering och transporter till och från målpunkter i staden. Överblickbarhet, lättorienterat, aktivering av stadsrummet samt belysning är trygghetsaspekter som nämns. Inte i något av dokumenten sätts analyseras dessa aspekter utifrån kvinnors och mäns olika upplevelser och erfarenheter. Jämställdhet handlar trots allt om förhållandet mellan kvinnor och män. Ett undantag är i planprogrammet där trygghet i utformningen av stationen anses viktigt eftersom det är fler kvinnor i förhållande till män som använder sig av kollektivtrafiken. De effekter som nämns i planbeskrivningen är att tryggheten ska öka genom att det finns ett större utbud av verksamheter vilket resulterar i att stadsrummet befolkas vid fler tidpunkter än vad det gör idag.

#### **5.1.4 Sammanfattning**

Att föra statistik över andelen kvinnor och män som deltar på samrådsmötena är inte något som görs systematiskt på stadsbyggnadskontoret. Hur taltiden fördelas mellan kvinnor och män samt vilka frågor som tar utrymme är inte heller något som analyseras. Det kan till stor del förklaras av att en sådan insamling och analys av data hade varit alltför personalkrävande och att det därför behöver avsättas tillräckliga resurser för att bedriva ett sådant arbete. Att Malmö stad strävar efter en jämn fördelning mellan kvinnor och män på samrådsmötena är positivt. Trots de framsteg som har gjorts med representationen av kvinnor på samrådsmöten är det fortfarande en majoritet män på mötena. I enskilda projekt som har genomförts med extern finansiering finns det mer resurser till att uppsöka till exempel kvinno- och mansdominerande arbetsplatser. I den ordinarie verksamheten finns inte dessa resurser. Om



inte kvinnors och mäns erfarenheter av planeringen lyfts fram finns risken att det återspeglas i plandokumentet.

Projektorganisationen kring Rosengårds station består av 20 procent kvinnor och 80 procent män. Enligt Edgren är gatukontoret en jämställd organisation sett till andelen kvinnor och män som är anställda och att det är en tillfällighet att fördelningen inom projektorganisationen för Rosengårds station ser ut som den gör. Inom projektorganisationen förs inte heller statistik över hur samtalstiden fördelas på mötena. Hur fördelningen mellan kvinnor och män är inom projektorganisationen har betydelse för vilka strukturella signaler en organisation sänder ut. När det gäller vilka jämställdhetsfrågor som diskuteras är det dock kunskap som har en högre betydelse än kön.

*Tabell 4. Sammanfattning av nulägesbeskrivningen av makt och inflytande.*

Indikator	Nuläge
Andel kvinnor/män vid samrådsmöten	Ingen data
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män	Ingen data
Andel kvinnor/män i projektorganisationen	20 % kvinnor      80 % män
Andel av taltiden som tas i anspråk av kvinnor/män i projektorganisationen	Ingen data

## 5.2 Tillgänglighet till målpunkter

Tillgängligheten till viktiga målpunkter som till exempel arbetsplatser samt flexibiliteten i dessa resor kan med fördel kopplas till nationella jämställdhetsmålets andra och fjärde delmål (se avsnitt 3.3.4). Andra viktiga målpunkter att ta hänsyn till i målpunktsanalyser är fritidssysselsättningar, grund- och förskolor och inköpsresor samt transportvägarna till dessa. Tabell 5 visar på de indikatorer som har använts för analysen.

I analysen är det dock endast arbetsplatser som analyseras. I detta avsnitt kartläggs större arbetsplatser inom en radie av 600–1000 meter. Denna avgränsning är också det som Länsstyrelsen Skåne (2010) definierar som stationsnära läge. Länsstyrelsen Skåne grundar sin definition på en dansk studie som visar att om bostaden eller arbetsplatsen ligger inom en radie av 600 meter från stationen ökar chanserna för att använda kollektivtrafik. Inom Malmö stad finns det diskussioner om Rosengårds stations betydelse för den regionala utvecklingen. Därav kommer det även föras ett kortare resonemang om jämställdhet på en regional nivå.

Tabell 5. Indikatorer som visar på arbetsplatserna inom 600–1000 meter och transportvägarna till dessa.

Indikator	Underlag
Antalet kvinnliga/manliga dominerande arbetsplatser inom en radie av 600–1000 meter?	Kartor Observationer
Hur är möjligheterna att färdas till dessa målpunkter via cykel och gång?	Kartor Observationer

### 5.2.1 Tillgängligheten till arbetsplatser

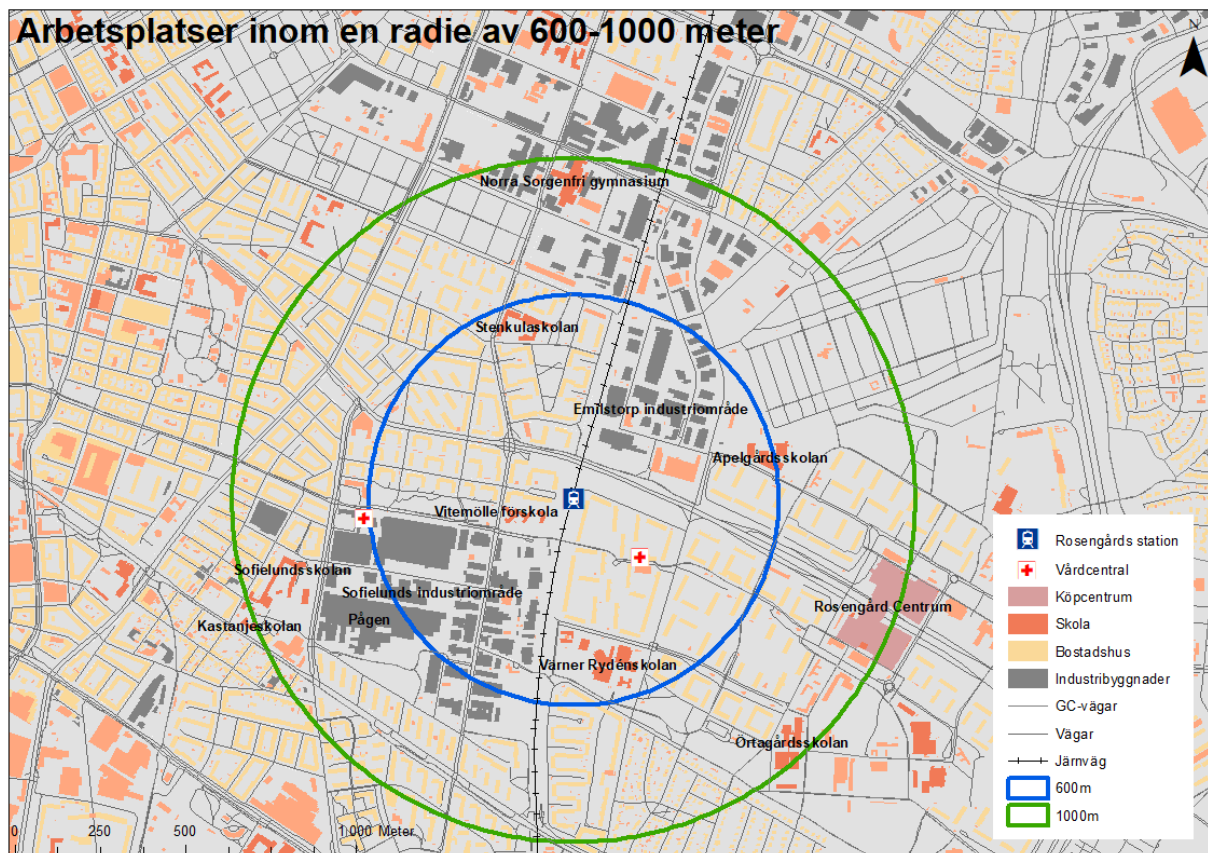
I planbeskrivningen för Rosengårds skrivs det att Rosengårds station ska ”öka tillgängligheten till östra Malmö” (Malmö stad, 2010:6). Vems tillgänglighet är det som ska ökas och vad är det som ska bli tillgängligt är inte något som problematiseras i de studerade dokumenten vilket gör en sådan analys nödvändig. I plandokumentet och i intervjuerna återkommer uttrycket att kvinnor åker mer kollektivt så därför är satsningar på kollektivtrafiken positivt ur en jämställdhetsaspekt. Att anta att kvinnors tillgänglighet ökar för att det genomförs satsningar på kollektivtrafiken är att förenkla och schablonisera människors olika resvanor. Vems tillgänglighet det är som ökar beror helt på vilket utbud av arbetsplatser det finns i närheten av stationerna samt på de genuskontrakt som finns i samhället.

Enligt Länsstyrelsen i Skånes rapport om stationsnära läge ökar möjligheten att använda kollektivtrafiken eller cykel och gång som främsta transportmedel om en arbetsplats eller bostad ligger inom 600 meter. Länsstyrelsens avgränsning har utökats till 1000 meter för att kunna göra mer djupgående analyser (2010). Det är också denna avgränsning som uppsatsens analys grundar sig i.

Som skrivits tidigare är det inte en stor funktionsblandning i det studerade området. I planområdets absoluta närhet är det främst bostadshus som omger Rosengårds station samt en förskola (se figur 9). Inom 600 meter blir variationen något större. Södra Sofielunds och Emilstorps industriområden är de arbetsplatser tillsammans med skolor (se figur 10) som är de stora arbetsplatserna i området. Förutom de nämnda arbetsplatserna finns det även två vårdcentraler och flertalet små verksamheter som till exempel Bokalerna och Yallatrappan. Vid en utökad radie tillkommer några skolor samt köpcentret Rosengård Centrum.



Figur 9. Planområdet för Rosengårds station. Egen skiss utifrån Malmö stad (2010). Bakgrundsfoto: Google Earth.



Figur 10. Arbetsplatser inom en radie av 600 – 1000 m från Rosengårds station. © Lantmäteriet.

Att arbetsplatserna ligger nära stationen är en grundförutsättning för att överge bilen som transportmedel. Ytterligare en förutsättning är att gång- och cykelinfrastrukturen till och från målpunkterna är välutbyggd (Länsstyrelsen i Skåne, 2010). Edgren lyfter bland annat fram att ett hyrcykelsystem som ska motivera resenärerna att använda sig av aktiva transportmedel (2018). Observationerna och analysen av cykelvägarna har utgått ifrån de punkter som lyfts fram i avsnitt 3.5.4 som grunder för hur goda gång- och cykelmiljöer skapas. En av aspekterna för en god gång- och cykelmiljö är att vägarna ska vara gena, alltså att transportvägarna inte ska behöva innebära stora omvägar. De observerade transportvägarna är därmed de snabbaste vägarna till målpunkterna.

### **Vårdcentralerna och Rosengård Centrum**

Observationerna på platsen visar att vårdcentralerna och Rosengård Centrum enklast nås via Rosengårdsstråket. Även delar av Södra Sofielunds industriområde kan nås via stråket. Rosengårdsstråket är ett transportstråk där cykel är det främsta transportmedlet. Cykelbanan är separerad från biltrafiken genom att stråket går igenom Rosengård. Längs med stråket återfinns både bostäder, verksamheter, parker och olika aktivitetsytor. Variationen längs med stråket skapar en varierad miljö som litteraturen lyfter fram som skapar en trevligare cykelupplevelse. På kvällstid är stråket väl upplyst vilket är positivt ur en säkerhetsaspekt.

Längs med stråket är det tydliga markeringar som skiljer fotgängarna från cyklisterna, både genom olika materialval för cykel- respektive gångbanan. Det skapar en säkerhet för båda grupperna (Spolander, 1997). Vid korsningarna är det tydliga skyltningar vilket bidrar till att det är lätt att orientera sig i området. En av bristerna som har identifierats längs med stråket är möjligheterna till parkering samt hindret på cykelbanan vid Rosengård Centrum. Hindret saktar ner farten och skapar säkerhet (se figur 11) för fotgängarna.



*Figur 11. Hinder vid Rosengårdsstråket.*

Dock är Rosengårdsstråket ett cykelstråk med stor mängd cyklister vilket då gör att det som skapar säkerhet för fotgängarna kan uppfattas som ett hinder på vägen av cyklisterna.

### **Södra Sofielunds industriområde**

Norra Grängesbergsgatan är huvudgatan in i Södra Sofielunds industriområde. Längs med båda sidorna av gatan finns det trottoarer. Trottoarerna är dock ganska smala vilket gör att fotgängarna får gå ut på cykelbanan eller vägen vid ett möte. Underlaget på trottoarerna är varierande. Kullersten, plattor och asfalt förekommer, det kan göra att personer med till exempel rullator väljer att gå på cykelbanan istället. Det kan skapa både osäkerhet för fotgängaren och för cyklisterna (se figur 12). Cykelbanan är upphöjd från vägen vilket har en positiv påverkan på säkerheten. På den andra sidan av gatan förekommer det ibland avgränsade cykelbanor men som sedan slutar mitt i vägen (se figur 12) vilket gör att man får cykla på samma väg som den ibland tunga lastbils- och biltrafiken.



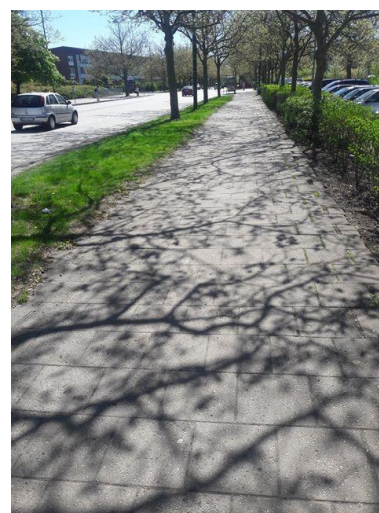


Figur 12. Smala trottoarer med ojämnt material & cykelbana som slutar mitt i vägen.

En av de större tvärgatorna i industriområdet är Kopparbergsgatan. Längs med denna gata finns ingen separerad cykelbana utan cyklister får använda samma yta som biltrafiken. Även på dessa trottoarer är det varierande material. Under observationerna var det tydligt att detta är ett område som domineras och är anpassat till biltrafik, både på vägarna och sett till parkeringsmöjligheter. Längs med de studerade gatorna finns inga cykelparkeringar, med undantag från några verksamheters innergårdar. Bristen på cykelparkeringar leder till att cyklarna låses fast i stolpar och då oftast inkräktar på den redan smala trottoaren.

### Emilstorps industriområde och Apelgårdsskolan

Emilstorps industriområde är likt Södra Sofielunds industriområde anpassat efter biltrafik. En av de identifierade vägarna dit via cykel och gång är via Västra Kattarpsvägen över till Scheelegatan. På Västra Kattarpsvägen är det otydligt vad som är trottoar och vad som är cykelbana (se figur 13). Längs med vägen finns det inte heller någon separerad cykelbana vilket gör att cyklisten antingen får trängas med fotgängarna eller cykla på bilvägen. Trottoarerna består av stenplattor vilket som sagt kan vara till besvär för fotgängare med barnvagn eller rullator.



Figur 13. Gång/cykelbana på Kattarpsvägen.

Korsningen vid Amiralsgatan – Västra Kattarpsvägen – Scheelegatan har inga markeringar eller signaler för vad som gäller för cyklister. För fotgängare finns det tydliga markeringar på marken. Väl över korsningen till Scheelegatan blir det tydligare vad som är cykelbana respektive gångbana. I likhet med Södra Sofielunds industriområde är detta också en plats som är anpassad efter biltrafiken. Vid flertalet av arbetsplatserna finns det inte ens några cykelställ vilket tydligt visar att majoriteten använder bilen som främsta transportmedel.

Vid observationerna av Scheelegatan återfinns inte någon skyltning, vare sig mot verksamheterna i industriområdet eller mot Apelgårdsskolan som ligger in på Sjöblads väg som är en tvärgata till Scheelegatan.

Längs med Sjöblads väg är det en separerad gång- och cykelbana med höjdskillnader mellan trottoaren och cykelbanan samt tydliga markeringar mot biltrafiken. Även här består trottoarerna av stenplattor vilket kan försvåra för fotgängare med barnvagn.

### **Stenkulaskolan, Norra Sorgenfri gymnasium och Jensen grundskola**

Längs med Östra Farmvägen ligger både Stenkulaskolan, Norra Sorgenfri gymnasium och Jensen grundskola.

Idag transporterar resenären sig enklast via Vitemöllegatan – Norra Grängesbergsgatan och via korsningen över Amiralsgatan till Östra Farmvägen. Idag finns det avskilda cykelbanor på både Lantmannavägen och Östra Farmvägen (se figur 14). Vid observationerna pågick dock byggarbete på Östra Farmvägen vilket begränsade cyklisternas och



*Figur 14. Gång/cykelbana på Östra Farmvägen.*

fotgängarnas utrymme. Vitemöllegatan har idag ingen separat cykelbana men är en gata där bilarna håller en låg hastighet. Vid mötandet av biltrafik från båda hållen kan det däremot upplevas som att det blir trångt om utrymme. I vägkorsningen vid Amiralsgatan finns det markeringar på vägen som visar vad som är cykelöverfart och vad som är övergångsställe för fotgängare.

Materialet på trottoarerna längs med gatorna är både kullersten och stenplattor vars konsekvenser diskuterats i de andra styckena. Vid skolorna finns det gott om parkeringsmöjligheter för cyklarna. Det förekommer även en viss skyltning i korsningarna med hänvisningar till olika områden.

### **Kastanjeskolan och Sofielundsskolan**

Förutsättningarna för gång och cykeltrafik längs med Vitemöllegatan har redan beskrivits i stycket ovan. Den snabbaste vägen till Kastanjeskolan går även via Ystadgatan – Rolfsgatan. Längs med Ystadgatan är cykelbanan välutbyggd. Både Ystadgatan och Rolfsgatan är smala gator, vilket håller ned biltrafikens hastighet som skapar ett trevligt cykel- och promenadklimat. Den låga hastigheten gör också att svängen från Ystadgatan – Rolfsgatan kan upplevas som säker. Längs med Rolfsgatan finns ingen separerad cykelbana. Cyklisterna får använda samma utrymme som biltrafiken. Som på de flesta av de studerade gatorna består även dessa trottoarer av stenplattor.

Den snabbaste vägen till Sofielundsskolan går via Vitemöllegatan – Lantmannagatan – Bokgatan. Förutsättningarna för gång- och cykeltrafik på Lantmannagatan och Vitemöllegatan har redan beskrivits. Bokgatan är anpassad utefter Sofielundsskolan genom olika materialval på gatan (se figur 15) samt att bredden på gatan är smal vilket gör att bilarna sänker hastigheten.



Figur 15. Åtgärder för att minska biltrafikens hastighet.

### Värner Rydénsskolan och Örtagårdsskolan

Resenärer som ska ta sig till Värner Rydénsskolan har olika vägalternativ. Enligt kartmaterialet är den snabbaste vägen för fotgängare och cyklister: Bennets stig – Västra Kattarpsvägen – Hårds väg. Under observationerna hittades två alternativa vägar: antingen promenera mellan bostadshusen via gångstigarna eller gena via parkeringsplatserna som finns längs med kontinentalbanan. Gångstigarna är belagda med asfalt vilket ger ett platt underlag som förenklar för fotgängare med till exempel rullstol. Resenärer med cykel får transportera sig via Bennets stig – Västra Kattarpsvägen – Hårds väg. Bennets stig och Västra Kattarpsvägen har inga separerade cykelbanor. Bennets stig är en smal infartsgata till ett bostadsområde vilket gör att biltrafiken håller en lägre hastighet. Förutsättningarna för cykeltrafik på Västra Kattarpsvägen har skrivits i avsnitten ovan. När resenären väl är inne på Hårds väg är det avskilda gång- och cykelbanor samt avsmalnade gator.

Om resenären istället fortsätter på den östra sidan av Hårds väg finns Örtagårdsskolan i slutet av vägen. Likt den västra sidan av gatan finns även här en cykelbana som är separerad från biltrafiken via små planteringar. Även trottoarerna på denna sida skiftar i materialvalen mellan kullersten och stenplattor. En alternativ väg är att cykla via Rosengårdsstråket för att sedan svänga höger vid Rosens röda matta. Cykelvägen går mellan ett bostadsområde samt två förskolor och där det inte går någon biltrafik (se figur 16).



Figur 16. Gång/cykelbana till Örtagårdsskolan.



## **Avslutande kommentarer**

Enligt Edgren kommer det finnas möjlighet att parkera sin cykel på ett säkert sätt vid Rosengårds station. Det kommer även finnas ett hyrcykelsystem på plats för att öka transporterna via cykel (Edgren, 2018). Att det finns tillgängliga och goda gång-och cykelvägar är en förutsättning för att resenärerna ska välja cykel eller gång som transportsätt, det är dock inte hela perspektivet. Arbetsplatserna som finns i det studerade området behöver även uppmuntra till att lämna bilen hemma. Industriområdena som har studerats är anpassade efter biltrafiken och det finns gott om parkeringsytor vid arbetsplatserna. Finns det gott om parkeringsytor kommer människorna fortsätta ta bilen.

Sedan är ju en viktig fråga att diskutera om en satsning på en cykelbana kan klassas som en satsning på jämställdhet? Hur könskodas fysiska strukturer? Trots allt använder kvinnor mer aktiva transportmedel som gång- och cykeltrafik. Om fler kvinnor hade använt bil hade bilanvändningen blivit jämställd, dock hade ett sådant transportmönster inte bidragit till en hållbar stadsutveckling. Ur en tillgänglighetsaspekt är det såklart även viktigt att det finns goda parkeringsmöjligheter vid Rosengårds station för de personer som behöver använda sig av bilen.

### **5.2.2 Regional tillgänglighet**

En ny station och stationsnära omvandling skulle alltså öka rosengårdsbornas tillgänglighet till den regionala arbetsmarknaden och öka den lokala integrationen och tillhörighetskänslan” (Malmö stad, 2004:14). I och med att Rosengårds station kommer att byggas kommer den faktiska tillgängligheten till stadens lokala arbetsmarknad att öka och i framtiden även tillgången till den regionala arbetsmarknaden. Antagandet är att alla, i detta fall Rosengårdsbor har likvärdiga möjligheter till en större arbetsmarknadsregion. Tillgången till en större arbetsmarknadsregion har kopplingar till det nationella jämställdhetsmålets andra, tredje och fjärde delmål.

Vid frågorna om framtidsvisionen av Rosengårds station svarar Edgren att det finns tankar om både direkttåg till Köpenhamn och att höghastighetstågen ska kunna stanna på Rosengårds station (Edgren, 2018). Som nämns i avsnitt 3.4.1 drar män som grupp större nytta av förbättrade pendlingsmöjligheter till större arbetsmarknadsregioner samt att längre pendlingssträckor har större negativa hälsoeffekter på kvinnor än på män. Sahlin och Söderlund lyfter upp detta som en av sina lärdomar från deltagandet i Levin m.fl. forskningsstudie (2016). Sahlin och Söderlund menar att de i sitt tidigare arbete med Region Dalarnas tidigare länstrafikplaner inte problematiserade kvinnors och mäns resande i förhållande till regional utveckling. De menar att när tillgängligheten till en större arbetsmarknadsregion ökar blir det svårt för till exempel barnfamiljer att båda föräldrarna arbetspendlar. Det blir då vanligtvis männen som står för de längre pendlingsresorna (Sahlin & Söderlund, 2018). Lärdomar liknande de som Region Dalarna har tagit är viktigt att vara medveten om samtidigt som det kan kritiseras för att vara ett heteronormativt synsätt på kvinnors och mäns resmönster samt relationer och familjekonstellationer. Som Levin m.fl. (2016) skriver finns det dock behov i transportplaneringen att tillgodose behovet hos stora



grupper resenärer vilket kan göra det enklare att kategorisera invånarna utefter kategorierna i till exempel resvaneundersökningar och de etablerade modeller som finns.

### **5.2.3 Sammanfattning**

Idag är det inte en hög funktionsvariation i det studerade området, utan området består mest av bostäder. Förutom de arbetsplatser som studerats ovan är det främst små verksamheter som kiosker och mindre livsmedelsaffärer som dominerar området. Utifrån bedömningsgrunderna för gång- och cykelvägarna är transportvägarna från Rosengårds station relativt goda. Majoriteten av de studerade gatorna har separerade cykelbanor samt att resenären inte behöver ta omvägar för att nå arbetsplatsen. De brister som har identifierats har främst varit brist på separat cykelbana, ojämnheter på trottoarerna samt bristen på cykelparkeringar vid vissa av arbetsplatserna. Idag upplevs Amiralsgatan som en barriär och det finns inte många möjligheter för resenärerna att ta sig över till arbetsplatserna på andra sidan gatan.

Sett till de arbetsplatser som finns inom 600 meter så är det två stora industriområden som kan ses som mansdominerande arbetsplatser samt fyra grund- och förskolor och en vårdcentral som kan ses som kvinnodominerande arbetsplatser. När radien utökas till 1000 meter tillkommer ytterligare skolor, en vårdcentral samt Rosengård Centrum som är ett köpcenter. De arbetsplatser som har identifierats i området är relativt jämt fördelade mellan kvinno- och mansdominerande arbetsplatser. Vilka verksamheter som i framtiden kommer etablera sig i området råder det idag oklarheter om.

Rosengårds station kommer även i framtiden att ingå i den regionala och nationella tågtrafiken. I denna analys har ingen analys av målpunkter på den regionala nivån genomförts utan bara ett kortare resonemang om de tankar som finns om stationens plats i ett större sammanhang. Att en regionförstoring traditionellt har gynnat männens tillgång till arbetsmarknaden är viktigt att vara medveten om. Det är samtidigt viktigt att vara medveten om de inlåsnings av kvinnor och män i olika könsroller som sker i och med det resonemanget. De genuskontrakt som finns i samhället kan inte samhällsplaneringen påverka. Samhällsplaneringen kan dock bidra till att lokaliseringen och transportmöjligheterna mellan bostäder och arbetsplatser.

## **5.3 Trygghet**

Trygghet i det offentliga rummet har en tydlig koppling till det sjätte delmålet i det nationella jämställdhetsmålet som behandlar mäns våld mot kvinnor. Den upplevda tryggheten kan analyseras utefter hur stationen utformas till dess lokalisering samt hur transporten till och från stationen upplevs (Halling m.fl., 2016). I första avsnittet återges en kortare sammanfattning av den upplevda tryggheten i Malmö bland kvinnor och män. Därefter analyseras planområdet för Rosengårds station för att sedan analysera transportvägarna till och från stationen.

Den upplevda tryggheten bland kvinnor och män samt hur många det är som rör sig på planområdet har använts som indikatorer för att beskriva nuläget för det fjärde delmålet i det nationella jämställdhetsmålet (se tabell 6). Den upplevda tryggheten och hur många personer

som rör sig i planområdet kommer analyseras i det första avsnittet. Därefter analyseras den upplevda tryggheten i ett *hela resan-perspektiv*.

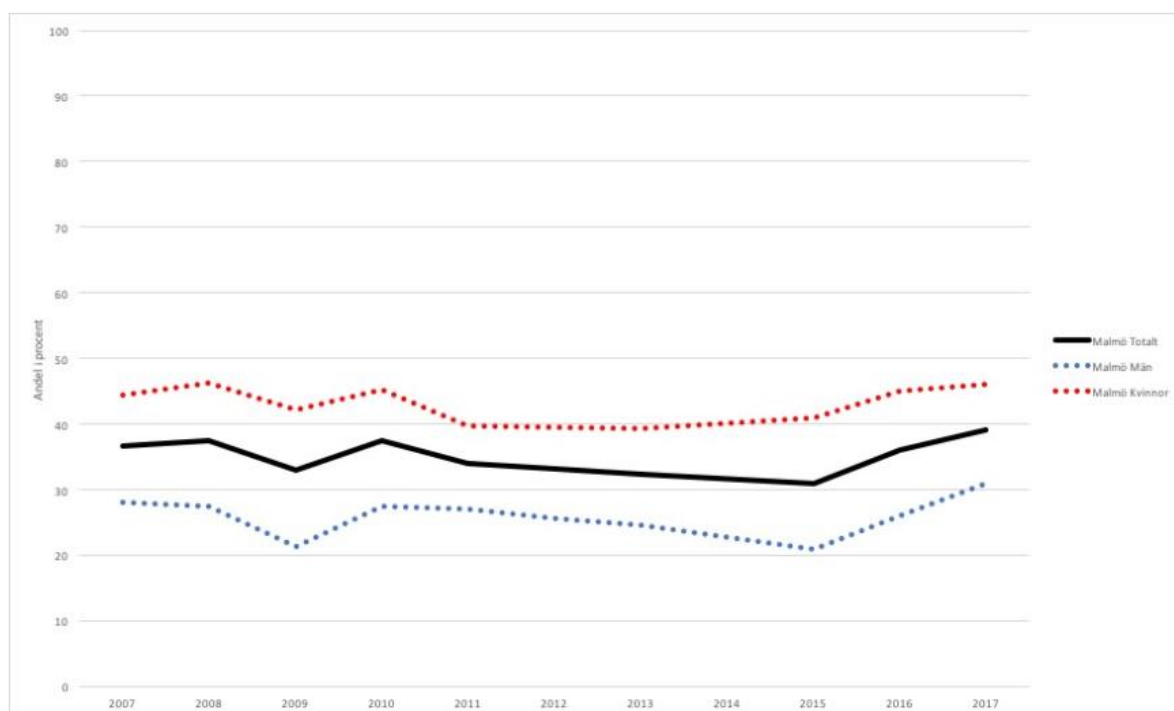
Tabell 6. Valda Indikatorer för att studera trygghet.

Indikator	Underlag
Andel informanter som upplever platsen som trygg	Intervjuer
Antal personer som befinner sig på den aktuella platsen	Observationer

### 5.3.2 Upplevd trygghet i Malmö och i planområdet

#### Malmö

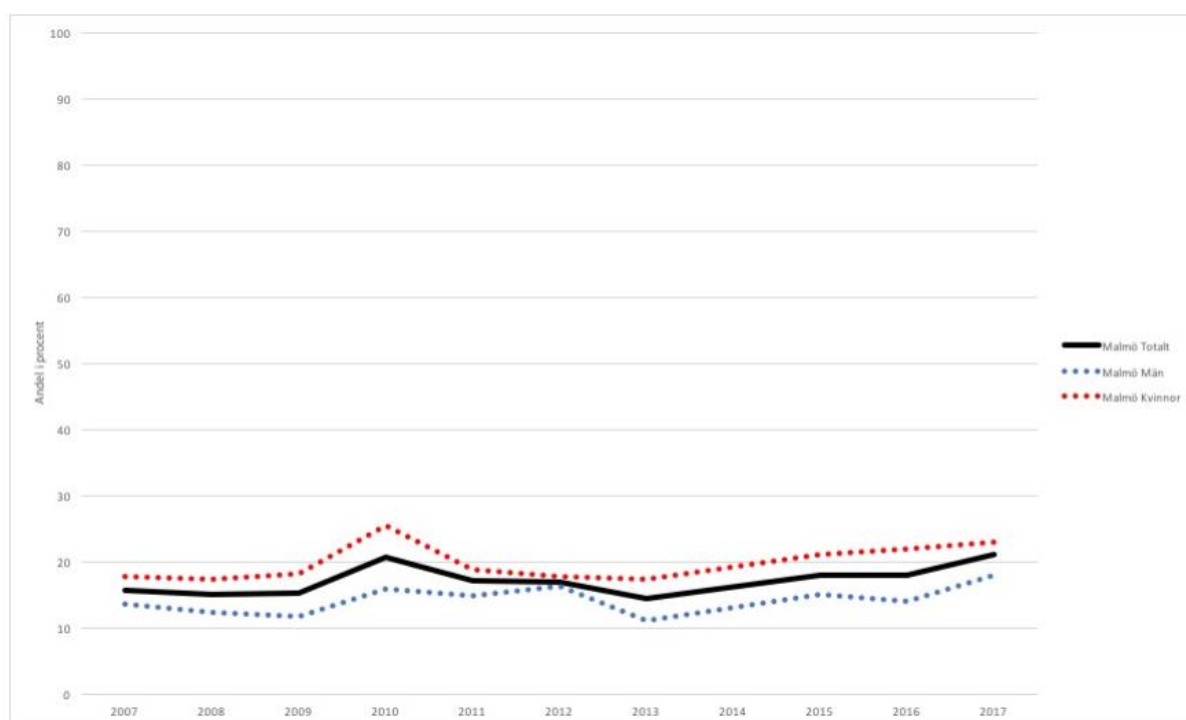
I polisens senaste trygghetsmätning framkommer det att både kvinnor och män i Malmö upplever en ökad otrygghet på kvällen (se figur 17).



Figur 17. Upplevd otrygghet bland kvinnor och män i Malmö. Källa: Malmö stad, 2018c.

Samtidigt som den upplevda otryggheten ökar var det en större andel av Malmös befolkning som inte blev utsatt för något brott under 2017. Som figuren visar har männens upplevda otrygghet ökat i högre grad än bland kvinnorna. Förklaringen bakom detta menar polisen kan

bero på det ökade våldet mellan kriminella i staden de senaste åren (Malmö stad, 2018c). Figur 17 visar också att den upplevda otryggheten bland kvinnor inte har ökat lika mycket men att det konstant är fler kvinnor som upplever otrygghet än män. Resultaten av polisens trygghetsmätning i Malmö stämmer alltså väl överens med de resultat som redovisas nationellt och som förekommer i forskningen om upplevd otrygghet (se Larsson & Jalakas 2008, SKL 2013). Att fler kvinnor upplever otrygghet innebär också begränsningar i deras liv och rörelsemönster. I avsnitt 3.3.2 nämndes att upplevd otrygghet kan få konsekvenser som att kvinnor väljer omvägar eller inte utför vissa aktiviteter alls.



Figur 18. Avstått från aktivitet på grund av otrygghet. Källa: Malmö stad, 2018c.

Som visas i figur 18 är detta också ett mönster som stämmer överens med invånarna i Malmö där fler kvinnor än män avstår från aktiviteter på grund av rädslan att bli utsatt för någon form av brott. Att avstå från att delta i samhällets olika aktiviteter innebär en inskränkning i människors liv. Det behövs insatser från övriga samhällsaktörer för att öka den upplevda tryggheten. Samhällsplanering och trafikplanering är en liten pusselbit som kan bidra till en mer positiv utveckling. Det finns ingen statistik på stadsdelsnivå över hur invånarna i respektive stadsdel upplever staden och sin respektive stadsdel utifrån trygghet.

## Planområdet

Hur stadsrummet aktiveras, designas och upplevs har i litteraturen visats ha en stor påverkan på den upplevda tryggheten (Larsson & Jalakas 2008, SKL 2013). Planområdet är idag en byggarbetsplats vilket gör att det inte går att säga något om den upplevda tryggheten på det färdiga stationsområdet. Malmö stad (2017) har tidigare genomfört en observation av bland

annat planområdet för Rosengårds station. I den tidigare studien beskrivs platsen som vältrafikerad under hela dagen. Grönområdet som tidigare fanns mellan Vitemölle förskola och kontinentalbanan var inte välanvänt och på andra sidan järnvägen fanns tidigare en parkeringsplats. Planområdet hade ingen riktig funktion utan var mest ett område som invånare cyklade förbi (Malmö stad, 2017).

I den tidigare studien studerades inte den upplevda tryggheten på platsen. Vilka det var som rörde sig på platsen och vid vilken tidpunkt var den tidigare studiens huvudfokus. För att till exempel Malmö stad ska kunna göra en uppföljning där den upplevda tryggheten analyseras efter att Rosengårds station har öppnat har kortare intervjuer med kvinnor och män som bor i Rosengård genomförts. De frågor som ställdes var:

- Upplevde du denna plats som trygg/otrygg på dagen respektive kvällstid?
- Vad är det på platsen som gör att den upplevs trygg/otrygg?

Som tabell 7 och 8 visar är det inte stor skillnad mellan den upplevda tryggheten på dagen mellan kvinnor och män. På dagen upplevde en klar majoritet hos de tillfrågade kvinnorna och männen trygghet på platsen. Gemenskapen som finns i området lyfte både kvinnorna och männen fram som en bra aspekt i området. De aspekter som påverkade informanterna negativt var människor som körde för fort med mopeder eller som ropade glåpord. Några av de tillfrågade kvinnorna lyfte också fram att de kunde uppleva sig iakttaga av män som stod eller satt i grupp.

Tabell 7. Upplevd trygghet på dagtid.

Indikator	Nuläge
Andel som upplever miljön som trygg på dagtid	84 % kvinnor 90 % män
Antal personer som befann sig på den aktuella platsen	Ingen data

På kvällen är det desto större skillnad i den upplevda tryggheten mellan de tillfrågade informanterna (se tabell 8). Endast 14 procent av de tillfrågade kvinnorna kände sig tidigare trygga på platsen. Aspekter som påverkar den upplevda tryggheten negativt är gångtunneln under kontinentalbanan, mörker, gräsvallarna mot innergårdarna samt grönskan och den bristfälliga belysningen vid Cronmans väg. Det som påverkade den upplevda tryggheten positivt var att det oftast var mycket människor utomhus på sommaren samt att cykelbanan längs med Bennets stig oftast var vältrafikerad. På vinterhalvåret var det inte lika mycket



Figur 19. Stigen mellan parkeringen och bostadshusen.

människor ute och då upplevde fler en större otrygghet. Några av kvinnorna och männen lyfte även fram stigen (figur 19) som tidigare hade funnits mellan parkeringen och bostadshusens trädgårdar som otrygg. De höga staketerna mot trädgårdarna samt buskaget på andra sidan bidrog till den upplevda otryggheten.

Tabell 8. Upplevd trygghet på kvällstid.

Indikator	Nuläge
Andel som upplever miljön som trygg på kvällstid	14 % kvinnor 76 % män
Antal personer som befann sig på den aktuella platsen	Ingen data

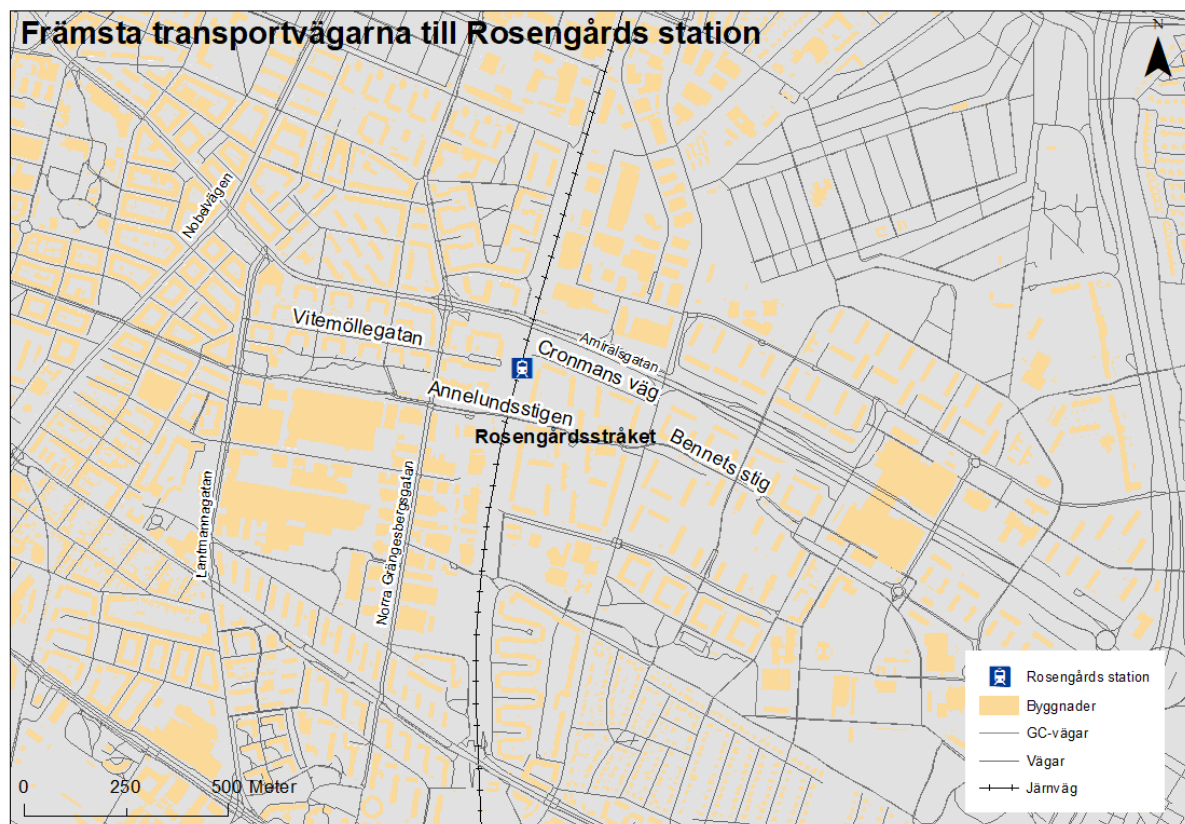
Eftersom planområdet är en byggplats är det annorlunda rörelsemönster än vad det annars hade varit. I den tidigare observationen av platsen konstaterades att planområdet mest var en plats som människor passerade antingen via cykel eller till fots samt att det var en majoritet män som passerade. På båda sidorna av Annelundsstigen fanns parkeringsplatser där män uppehöll sig vid sina bilar (Malmö stad, 2017). Idag är en parkeringsplats borttagen. Den andra parkeringsplatsen användes fortfarande och främst av män. Det var män som körde bilarna samt umgicks på parkeringsplatsen vid bilarna. Likt Malmö stads (2017) tidigare observation av platsen är det även nu en majoritet män som passerar genom Kontinentalbanan.

I litteraturen (Larsson & Jalakas, 2008) benämns just närheten till bostäder och speciellt fönster och entréer riktade mot en plats som trygghetskapande. Den ena sidan av Rosengårds station vetter mot bostadsområdet Törnrosen och kommer ha ett nära avstånd till bostadshuset närmast stationen. Det nära avståndet mellan bostadshuset och stationen kan bidra till att den upplevda tryggheten ökar på platsen. Dock vetter entréerna till bostadshuset mot innergårdarna vilket skapar en mysig stämning på innergården men inte en lika trygg upplevelse vid stationen.

### 5.3.3 Hela resan och aktiviteten i stadsrummet

Hur den upplevda tryggheten är på planområdet är viktigt. Som både Edgren och litteraturen lyfter fram är det dock viktigt att studera den upplevda tryggheten längs med transportvägarna till och från stationen. I planbeskrivningen nämns ingenting om trygghet kopplat till transporterna till och från stationen. Det är däremot någonting som nämns i planprogrammet: ”Alla måste kunna känna sig trygga med att ta sig till och från stationen samt att vistas där. Statistiken visar att många kvinnor åker kollektivt vilket gör denna fråga än mer viktig”

(Malmö stad, 2014a:43). De vägar som Edgren lyfter fram som de huvudsakliga transportvägarna till och från stationen är Rosengårdsstråket (Annelundsstigen och Bennets stig), Cronmans väg samt Vitemöllegatan (se figur 20).



Figur 20. Huvudsakliga transportvägarna till Rosengårds station. © Lantmäteriet.

De aspekter som har studerats längs med vägarna och i området är:

- Funktionsblandning
- Belysning
- Koppling till kollektivtrafik
- Aktivitet i stadsrummet

### Rosengårdsstråket och Bennets stig

Längs med Rosengårdsstråket har Malmö stad genomfört olika åtgärder för att befolka stråket vid olika tidpunkter på dygnet. Bokalerna, Rosens röda matta samt ombyggnaden av utemiljöerna kring Örtagårdstorget och Rosengårdsbiblioteket är exempel på satsningar för att befolka stadsrummet. Rosengårdsstråket på dagen är ett välbefolkat stråk med mycket människor som är ute i stadsrummet. Längs med stråket finns det gott om sittplatser och platser som inbjuder till social interaktion. Under observationerna noterades att dessa platser främst utnyttjades av män.

En av de punkter som kvinnorna lyfter fram som påverkade deras trygghet negativt var att de upplevde att de kände sig iakttaga av grupper av män som rörde sig ute. Under



observationerna noterades att det var en majoritet av män som uppehöll sig i området, vilket också bekräftas av Malmö stads (2017) tidigare studie. Under observationerna studerades endast utemiljöerna. Fastighetsföretaget Trianon äger och förvaltar Rosengård Centrum och bekräftar att det är samma mönster inne i köpcentret. Det skiljer sig även i de aktiviteter som kvinnorna och männen gör på plats. Kvinnorna utför sina ärenden och lämnar sedan platsen. Männen som vistades på platserna dröjde sig i större utsträckning kvar under en längre tid och hade en annan typ av socialt liv (Bengtson, 2018).

På kvällstid är det fortfarande mycket män som rör sig utomhus, men färre människor än på dagen. Längs med stråket är det en blandning på bostäder och andra verksamheter. Stråket upplevs ändå som tomt på kvällen och innergårdarna är väl separerade från stråket vilket gör att man inte ser eller hör den aktiviteten som sker där. Längs med stråket finns två cykel- och gångtunnlar under Kontinentalbanan respektive Västra Kattarpsvägen. Tunnlarna lyftes fram av både kvinnorna och männen som mörka och otrygga. Det finns inte mycket grönska eller buskage längs med Rosengårdsstråket som sträcker sig längs med Bennets stig. På västra sidan av Kontinentalbanan finns Enskifteshagen som på kvällen är en mörk plats där endast cykel- och gångstigarna är upplysta.

Rosengårdsstråket är ett gång- och cykelstråk som är separerat från bilvägarna vilket gör att närheten till kollektivtrafik inte är lika bra som de andra vägarna. Längs med Amiralsgatan och Västra Kattarpsvägen finns det ett antal busshållplatser. Den busshållplats som är mest utstickande är hållplats Rosengård Centrum (se figur 21). Hållplatsen ligger längs med Amiralsgatan och där resenären får ta sig ned till hållplatsen via en smal trappa från Rosengård Centrum. Hållplatsen ligger långt ifrån bebyggelse och upplevs otrygg på kvällstid. När verksamheterna i Rosengård Centrum har stängt är det få eller inga människor som rör sig på platsen.



Figur 21. Hållplats Rosengård Centrum

### **Cronmans väg**

Cronmans väg på dagtid är en tom plats där det endast rör sig ett fåtal människor till och från parkeringsplatserna som sträcker sig längs med vägen (se figur 22). På platsen finns det gott om parkeringsplatser och stora tomma ytor vilket gör att området längs med vägen upplevs som öde och folktomt på dagen, men även på kvällen. Det är ingen variation på verksamheter längs med vägen. Förutom bostäder finns det även några föreningsverksamheter i källarvåningarna. Entréerna till bostadshusen är vända mot innergårdarna vilket gör att gatan och innergårdarna upplevs som två separata platser.

Längs med vägen finns olika idrottsplatser (se figur 22), en asfalterad basketplan och en fotbollsplan. Dessa platser är tomma både på dagen och på kvällen. Ur en jämställdhetsaspekt

tåls det att diskutera idrottsplatsers bidrag till jämställdheten på en plats. Beroende på hur idrottsplatserna är utformade kan de locka mer eller mindre manliga utövare. Traditionellt utformade aktivitetsytor som de som återfinns längs med Cronmans väg är generellt platser som är mansdominerande. Längs med vägen eller vid aktivitetsplatserna finns inte heller några sittplatser vilket indikerar om att vägen är en transportsträcka och inte en plats där man uppehåller sig under en längre tid. Under observationerna noterades även att det var skräpigt på platsen vilket kan ge ett intryck av att ingen tar hand om platsen som kan bidra negativt till den upplevda tryggheten (Larsson & Jalakas, 2008).



*Figur 22. En av aktivitetsplatserna längs med Cronmans väg & mängden parkeringsplatser på vägen.*

Emilstorp är busshållplatsen som är närmast Cronmans väg. Från busshållplatsen kan resenärerna ta sig via olika småstigar till Cronmans väg. På kvällen upplevs dessa stigar som mörka och det känns inte som att det är någon tydlig koppling mellan hållplatsen och bostadshusen. Resenärerna får gena mellan buskage och öde parkeringsplatser och idrottsplatser för att komma fram till bostadshusen. Längs med Amiralsgatan finns en liten gångstig som både cyklister och fotgängare använder. I likhet med busshållplatsen upplevs denna stig också som skild från bebyggelsen.

### **Vitemöllegatan**

Vitemöllegatan kommer vara vägen till Rosengårds station från Amiralsgatan samt Norra Grängesbergsgatan. På båda sidorna av Vitemöllegatan finns bostadshus. Till skillnad från de andra vägarna vetter entréerna till bostadshusen mot vägen vilket enligt litteraturen har en positiv påverkan på den upplevda tryggheten (Larsson & Jalakas, 2008). Som på de andra gatorna är det ingen variation på verksamheterna längs med Vitemöllegatan utan det är bostäder som dominerar, vilket gör att det är lite människor ute i området på dagen. På dagen ser man in till innergårdarna som är separerade med staket till vägen. Längs med vägen står bilar parkerade samtidigt som det finns gott om parkeringsplatser på båda sidorna av vägen. På kvällen är det inte heller mycket folk som rör sig längs med gatan, dock hörs ljud från gatorna runt omkring vilket gör att det upplevs som att det är mycket aktivitet i stadsrummet. Belysningen på kvällen är mer varierad än vad den är på till exempel Cronmans väg.



Vitemöllegatan kan nås via cykelvägen som sträcker sig längs med Lantmannagatan samt via tvärgatorna till Amiralsgatan. Idag finns ingen cykelbana längs med den del av Amiralsgatan som sträcker sig läng med Vitemöllegatan. Enligt Edgren (2018) planeras det också för att bygga en cykelbana längs med Amiralsgatan för att Rosengårds station ska kunna nås med cykel från alla håll. Den närmsta busshållplatsen är hållplats Ystadgatan på Lantmannagatan eller hållplats Annelund på Amiralsgatan. Busshållplatserna är nära bebyggelse vilket kan bidra till en ökad trygghetskänsla på kvällstid (Larsson & Jalakas, 2008).

#### **5.3.4 Sammanfattning**

Enligt Halling m.fl. (2016) ska antalet personer som vistas på den aktuella platsen kvantifieras. Planområdet är idag en byggarbetsplats och att endast räkna förbipasserande hade inte gett en rättvis bild av platsen idag. En sådan uppskattning får genomföras i december när Rosengårds station har öppnat. Mot bakgrund av detta genomfördes observationer utanför planområdet för att försöka identifiera vilka som vistades i området och därigenom försöka ge en indikation till rörelsemönstren i området. Resultatet av observationerna visade att det är män som tar upp majoriteten av det offentliga utrymmet i området, både på dagen och på kvällen. Männen uppehåller sig längre i det offentliga rummet och har en annan form av socialt liv utomhus än vad kvinnorna har. De studerade transportvägarna till och från stationen går igenom områden som är enformiga i sitt utbud av verksamheter och domineras av bostadshus. Resultatet blir att områdena upplevs som öde både på dagens och kvällen. Undantaget är Rosengårdsstråket där till exempel Bokalerna och andra små aktörer är etablerade längs med stråket vilket skapar ett annat flöde av människor och dagen och tidig kväll.

Trots att det var mindre aktivitet i stadsrummet på dagen upplevde tidigare en klar majoritet av de tillfrågade kvinnorna och männen trygghet i planområdet. Det som skapade mest otrygghet på dagen var människor som körde snabbt med mopeder och att kvinnorna kände sig iakttagna av män i grupp. På kvällen upplevde färre kvinnor och män planområdet som tryggt. Den främsta anledningen var mörker, bristfällig belysning samt att det rörde sig färre människor utomhus.

*Tabell 8. Sammanfattning av den upplevda tryggheten och aktiviteten i stadsrummet.*

Indikator	Nuläge
Andel som upplever miljön som trygg på dagtid	84 % kvinnor    90 % män
Antal personer som befann sig på den aktuella platsen på dagen	Kvalitativ beskrivning
Andel som upplever miljön som trygg på kvällstid	14 % kvinnor    76 % män
Antal personer som befann sig på den aktuella platsen på kvällen	Kvalitativ beskrivning

## 6 Analys av stationens påverkan på jämställdheten

Sett till de förutsättningar som har beskrivits i nulägesbeskrivningen i föregående avsnitt och till det som litteraturen tar upp beskrivs i detta avsnitt några av de aspekter som Rosengårds station kan påverka. Rosengårds station kommer få stora effekter på området och på Malmö som helhet, dock kan inte alla aspekter få plats i denna analys. De aspekter som analyseras i detta kapitel är tillgängligheten till arbetsplatser, närhet och trygghet. Både positiva och eventuella negativa utfall diskuteras samt vad som kan göras för att öka de positiva effekterna och minska de negativa effekterna.

### 6.1 Tillgängligheten till arbetsplatser

En effekt av Rosengårds station kommer bli att tillgängligheten med tåg till östra Malmö kommer att öka och att fler arbetsplatser kommer att etableras i området. Rosengårds station byggs i olika etapper. Den första etappen kommer att innebära en tågsträcka längs med Kontinentalbanan inne i Malmö stad. I etapp två finns det planer på direkttåg till Ystad och Köpenhamn för att sedan utöka pendlingsmöjligheterna till en bredare nationell och internationell skala (Edgren, 2018).

I Malmö stad finns det könsuppdelad statistik över invånarnas pendlingsvanor i staden. Statistiken berättar att både i Malmö som helhet och i delområdena är det fler män än kvinnor som pendlar över kommungränsen för arbete. Det är även fler män än kvinnor som pendlar till Danmark för arbete (Malmö stad, 2018b). De pendlingsmönster som finns i Malmö stämmer väl överens med mönster som bland annat Länsstyrelsen Stockholm (2014) har identifierat och som finns belagt inom tidigare forskning. En av riskerna är att båda parterna i till exempel en familj inte kan dra nytta av de förbättrade möjligheterna (Levin m.fl., 2006). I Malmö är det fler kvinnor än män som arbetar och bor i kommunen (Malmö stad, 2018), vilket ökar riskerna för att kvinnorna därmed står för en större del av det obetalda hem- och omsorgsarbetet. Att fler kvinnor väljer en arbetsplats närmare bostaden kan enligt Larsson och Jalakas betyda annat bero på de genuskontrakt som finns samt att fler kvinnor arbetar inom den offentliga sektorn. Att byta arbetsplats från en i hemstaden till en i grannkommunen ger därmed inte en lika stor ekonomisk vinst (Larsson & Jalakas, 2008).

Som Levin m.fl. (2016) samt Larsson och Jalakas (2008) kritiserar bygger en sådan argumentation på en heteronormativ syn på familjekonstellationer samt på de genuskontrakt som finns om den arbetsamme mannen och den omhändertagande kvinnan. Med detta sagt så har familjer med småbarn större utmaningar att arbetspendla långa sträckor och för ensamstående föräldrar kanske inte möjligheten finns överhuvudtaget (Larsson & Jalakas, 2008). Levin m.fl. framhåller att det är viktigt att diskutera de sanningar och kategoriseringar som är etablerade i kommunen om kvinnors och mäns användning av olika färdmedel men att samtidigt vara medveten om vad statistiken visar. Att förenklade kategoriseringar av människors resvanor görs menar Levin m.fl. kan ha sin orsak i att transportplaneringen måste ta hänsyn till stora grupper av resenärer (Levin m.fl., 2016).

## **6.2 Funktionsblandning och närhet**

Edgren lyfter fram den utvecklingskraft som Rosengårds station bidrar med till området (2018). Rosengårds station är en del i det större utvecklingsprojektet Amiralsskansen. Tack vare att Rosengårds station fick klartecken byggs även förtätningsprojektet Culture Casbah. Rosengårds station och Culture Casbah kommer att bidra till en större funktionsblandning till området än vad det finns idag. Nya och fler verksamheter förslås för att komplettera det utbud som finns idag, både på det framtida stationsområdet men också längs med Rosengårdsstråket (Malmö stad, 2017).

Blandstaden lyfts fram i litteraturen som positiv ur en trygghetsaspekt. Att det finns en blandning på verksamheter, både butiker, service, arbetsplatser och bostäder betyder att det är fler som rör sig i området vid olika tidpunkter på dygnet, vilket kan bidra positivt till den upplevda tryggheten (Larsson & Jalakas, 2008). Förutom att blandstaden enligt litteraturen bidrar positivt till den upplevda tryggheten bidrar strategin även till den närhetsprincip som Svanfelt (2018) diskuterar och som nämns i översiktsplanen (Malmö stad, 2014b). Närheten mellan bostaden, offentlig service, handel och fritidsaktiviteter bidrar dels till att barn och unga själva kan ta sig till olika aktiviteter vilket är positivt ur ett barnperspektiv. Om barn och unga på egen hand kan transportera sig till bland annat skola och fritidsaktiviteter betyder det att föräldrarna kan minska antalet delresor.

I den senaste resvaneundersökningen av Malmöbornas resvanor konstaterades att kvinnor gör fler hämta/lämna-barn resor samt att medelreslängden på dessa resor är nio kilometer. Kvinnor gör även fler inköpsresor än vad männen gör. Det färdmedel som dominerar dessa båda delresor är bilen. Bilen står för 61 procent av alla hämta/lämna barnresor och för 46 procent av alla inköpsresor (SWECO, 2014:16–19). Resultatet av resvaneundersökningen kan därmed tolkas som att kvinnor genomför fler delresor än vad männen gör. Att Culture Casbah ska byggas kommer innebära att det kommer att byggas tre nya förskolor i området (Malmö stad, 2014a). I planbeskrivningen står det dessutom att ”längs Rosengårdsstråket ligger fler skolor och förskolor vilka alla blir lättare att nå med en ny station ” (Malmö stad, 2010:19). Att fler förskolor kommer öppnas i område kan bidra till att medelreslängden för hämta/lämna barn kan reduceras samt att det blir lättare för både kvinnor och män som bor eller har sin arbetsplats i området att genomföra dessa resor. Att förskolornas tillgänglighet med tåg ökar kan göra att andelen av dessa resor som genomförs med bil minskar vilket skulle bidra positivt till en hållbar stadsutveckling.

## **6.3 Aktivitet i stadsrummet och trygghet**

Just mötesplatser och användningen av det offentliga rummet menar Paulsson är en viktig aspekt att följa upp (Paulsson, 2018). Sett till de bilder och tidigare studier (Malmö stad, 2017) är planområdet en plats som tidigare inte användes till något speciellt. Den östra sidan av kontinentalbanan bestod av parkeringsplatser medan den västra sidan bestod av ett grönområde där främst hundägare gick och rastade sina hundar. Malmö stads tidigare studie av området samt intervjuerna med invånarna vittnar om att planområdet främst var en plats som användes av män (Malmö stad, 2017). Observationerna och platsbesöken som detta

arbete grundar sig på bekräftar männens dominans både i planområdet men även i området runt omkring den framtida stationen. Rosengårds station kommer skapa nya mötesplatser och nya rörelsemönster på platsen. För att skapa en mer jämställd fördelning av användningen av det offentliga rummet behöver olika gruppers användning av det offentliga rummet studeras närmare.

Ett exempel på där tjejers erfarenheter och preferenser har tagits till vara är skapandet av Rosens röda matta. Bakgrunden till Rosens röda matta var att ge unga tjejer en plats i det offentliga rummet som de kände sig bekväma med att använda. Unga tjejer som bodde i Rosengård engagerades i planerandet, utformandet och i aktiviteterna som inledningsvis skedde på platsen (Malmö stad, 2016a). I Malmö stads senaste studie av användningen av Rosens röda matta indikerar just att trots att majoriteten av användarna av platsen är män i olika åldrar där i skillnaden blir som störst på kvällen (Malmö stad, 2017). Något som bör framhävas är dock att fördelningen mellan tjejer och killar som använder Rosens röda matta är mer jämställd än andra aktivitetsytor. Resultatet från en studie av aktivitetsytor i Stockholm visade att ytorna användes av 80 procent killar och 20 procent tjejer (Blomdahl m.fl., 2012). Rosens röda matta visar på vikten av uppföljning av de projekt som Malmö stad genomför. Trots att andelen tjejer som använder sig av ytan är högre än på andra aktivitetsytor är det fortfarande en majoritet killar på platsen. Hur mötesplatser och det offentliga rummet ska utformas är en aspekt som behöver studeras närmare för att möjliggöra allas lika tillgång till stadens rum.

Vid observationerna av transportvägarna till och från Rosengårds station noterades att majoriteten av de nuvarande bostadshusen i Rosengård har entréerna vända mot innergårdarna och inte mot de cykel- och gångvägar som finns i området. I planprogrammet för delområdena Örtagården och Törnrosen skrivs att den planerade bebyggelsen längs med Rosengårdsstråket ska ha entréerna ”ut mot Rosengårdsstråket. Bottenvåningarna ska innehålla publika verksamheter och ska i sin utformning vara öppna mot gatan” (Malmö stad, 2014a:39). Under observationerna konstaterades även att de huvudsakliga transportvägarna till Rosengårds station var idag relativt öde, både på dagtid och på kvällen. I och med att stationen byggs kommer det att röra sig mer folk även på dessa vägar vilket kan bidra positivt till den upplevda tryggheten med ett större flöde av människor. Cronmans väg är en plats som idag inte upplevs ha en specifik funktion. Edgren påpekar att Cronmans väg kommer bli den huvudsakliga transportvägen för biltrafik till Rosengårds station (Edgren, 2018). Stationen kan alltså bidra med att platsen organiseras och att ytornas funktioner blir tydligare vilket kan få positiva effekter på den upplevda tryggheten.

## 7 Diskussion

### 7.1 Hur behandlas jämställdhetsperspektivet inom Malmö stad?

#### Jämställdhet inom samhällsplanering och trafikplanering

När Friberg och Larsson studerade hur jämställdhetsperspektivet beaktades inom översiktlig planering identifierade författarna att de svenska kommunernas kompetensnivå i hur sociala hållbarhetsdimensionen ska tas hänsyn till i samhällsplaneringen var låg (Friberg & Larsson, 2002). Idag arbetar några kommuner med olika former av konsekvensbedömningar som belyser de sociala effekterna: SKB, hälsokonsekvensbeskrivning (HKB) och barnkonsekvensanalys (BKA) för att nämna några. Det råder dock fortfarande en stor osäkerhet bland kommunerna hur den sociala dimensionen kan omsättas i fysisk planering och så även inom Malmö stad. I arbetet har Malmö stads arbete med jämställdhet varit i fokus. Malmö stad arbetar utefter en utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering som antogs av kommunfullmäktige 2011. Målet är att organisationen ska vara jämställdhetsintegrerad år 2020. I Malmö stad finns det också en ambition hos politiker, chefer och tjänstepersoner att arbeta med jämställdhet och att jämställdhetsintegrera verksamheten. Hur omfattande en sådan process är och vilka resurser som verkar det dock råda osäkerhet kring.

Malmö stad har mycket arbete framför sig innan verksamheten är jämställdhetsintegrerad. Jämställdhetsintegrering innebär att jämställdhet ska präglade hela planeringsprocessen, från beslut till genomförande. Jämställdhet är inte en aspekt som bara ska checkas av i enskilda projekt. Likt begreppet hållbar utveckling är jämställdhetsintegrering en ständigt pågående process. Att Malmö stad ska vara jämställdhetsintegrerad år 2020 betyder därmed inte att de kan sluta arbeta med jämställdhetsintegrering utan det behövs ett ständigt ifrågasättande av de normer som återfinns i samhället och utbildning av ny personal som anställs.

Som både litteraturen (Friberg & Larsson, 2002) och tjänstepersonerna återger så är det en trög process att förändra rådande arbetssätt för hur samhällsplaneringen bedrivs. Intervjuerna speglar också att det är svårt att få in arbetet med jämställdhetsintegrering i den ordinarie verksamheten. En av orsakerna kan vara att det inte finns tillräckligt tydliga riktlinjer för hur en sådan integrering ska ske och då skapar en osäkerhet hos tjänstepersonerna. Trots att det finns en utvecklingsplan speglar resultaten i detta arbete att det finns utmaningar med att omsätta den i verkligheten, vilket kan bidra med att integreringsprocessen kan dra ut på tiden. Ytterligare aspekter som har betydelse för arbetsprocessen med jämställdhetsintegrering är vilken kunskap och vilka resurser respektive förvaltning har. Dessa aspekter diskuteras nedan.

#### Kunskapsbrist

Intervjuerna visar att det finns en stor variation i vilken kunskap tjänstepersonerna i Malmö stad har inom jämställdhet kopplat till samhällsplanering. Variationen på kunskap försvårar arbetet med jämställdhetsanalyser och som Svanfelt (2018) påpekar leder det till varierande kvalitet på de jämställdhetsbedömningar som genomförs. Tekniska nämnden har precis tagit

ett beslut om att alla större infrastrukturprojekt ska genomgå en jämställdhetsanalys (Paulsson, 2018). Vilken kvalitet dessa analyser kommer ha är dock tveksamt mot bakgrund av den kunskapsvariation som finns inom förvaltningarna. Frågan är då om inte kunskapsnivån borde höjas innan sådana analyser genomförs? En höjd kunskapsnivå bidrar både till en ökad förståelse för verktyget bland medarbetarna samt en högre kvalitet på jämställdhetsanalyserna. De verktyg som finns och som arbetas fram inom både stadsbyggnadskontoret och gatukontoret ska inte användas utan reflektion. Jämställdhet är som skrivits tidigare inte bara boxar som ska checkas av, medarbetarna måste ha förståelse över vilka effekter besluten får för kvinnor och män. Genom att problematisera samhällsplaneringens påverkan på kvinnor och män minskar risken för trivialiserade och felaktiga bedömningar och beslut. Risken blir annars de schablonmässiga beskrivningarna av en jämställd transportplanering som beskrevs av Sahlin och Söderlund (2018) från Region Dalarna. Om inte de förgivettagna sanningarna problematiseras och undersökas finns det risker att planerna och projekten inte får de önskade resultaten.

Beroende på vilka planer och projekt det är som ska genomföras krävs olika analyser och därmed olika jämställdhetskunskaper. Är det en plan för en tågstation som ska genomgå en jämställdhetsanalys krävs kunskaper om jämställdhet kopplat till mobilitet men även teoretiska kunskaper om kopplingen till mötesplatser och trygghet. Att det finns personer som har fördjupade kunskaper inom dessa områden är viktigt för att säkerställa kvalitén på de utredningar som genomförs. Det behöver samtidigt finnas en grundförståelse för samhällsplaneringens koppling till jämställdheten hos samtliga medarbetare för att skapa en förståelse för planeringens påverkan på jämställdheten. Att det finns en grundkunskap om jämställdhet är också viktigt för att Malmö stad ska kunna bedriva arbetet med jämställdhetsintegrering. Tidigare studier (SKL, 2013) visar att innan ett arbete med jämställdhetsintegrering påbörjas bör den berörda organisationen bedriva ett jämställdhetsarbete för att höja kunskapen och förståelsen för vad jämställdhetsintegrering innebär (SKL, 2013).

Vilken kunskapsnivå gällande jämställdhet och samhällsplanering som tjänstepersonerna har får också betydelse för vilka jämställdhetsaspekter det är som analyseras och diskuteras i plandokumentet. I de studerade plandokumentet är trygghet den mest förekommande jämställdhetsaspekten. Friberg och Larsson menar att en bidragande orsak till detta är att det är den aspekt som anses lättast att hantera (Friberg & Larsson, 2002). Åtgärder som anses öka den upplevda tryggheten på plats är bland annat belysning, överblickbarhet och aktivitet i stadsrummet. Som Paulsson säger så ska inte arbetet med trygghet förminskas (Paulsson). Att ha tagit hänsyn till den upplevda tryggheten bland kvinnor betyder dock inte att jämställdhetsboxen kan checkas av. I de studerade dokumentet och under intervjuerna nämns fler jämställdhetsaspekter än trygghet vilket visar på en medvetenhet bland tjänstepersonerna om vad en jämställd samhällsplanering kan innebära. Det visar dock på svårigheterna att omsätta medvetenheten till praktiska handlingar. Det finns fler aspekter och mer komplexa rumsliga analyser som är viktiga i arbetet mot en jämställd samhällsplanering. För att genomföra sådana analyser kräver dock den fördjupade kunskapen som efterfrågas och som idag inte finns inom organisationen.

## Resursbrist

”För att skapa motivation, engagemang, få genomslagskraft och nå framgång vad gäller jämställdhetsintegrering i verksamheten, behöver medarbetarna utbildning och kunskap och framför allt tid för reflektion” (Malmö stad, 2011).

Det finns stöd från politikerna i Malmö stad att bedriva ett jämställdhetsarbete och under denna mandatperiod så finns det ett uttalat mål från politiken att höja kunskapsnivån bland de anställda genom utbildningar (Svanfelt, 2018). I arbetet verkar det dock vara svårt att hitta tiden som behövs för att anordna och delta i dessa utbildningar. Genom litteraturstudien har flera utarbetade metoder och checklistor identifierats för hur jämställdhet ska beaktas inom både översiktlig planering och detaljplanering. Att dessa metoder inte används kan bero på den kunskapsbrist som diskuterades ovan men även på att det inte finns tid att lära sig nya verktyg och modeller för att omsätta jämställdhet inom planerna och projekten.

Tiden räcker inte heller till för att arbeta med jämställdhetsintegrering utöver det ordinarie arbetet. Paulsson lyfter fram att trots att hon är anställd för att driva arbetet med social hållbarhet och jämställdhet på gatukontoret har hon svårt att få tid till att hinna med allt arbete vilket har resulterat i att vissa avdelningar inom gatukontoret har hunnit längre i arbetet med jämställdhetsintegrering (Paulsson, 2018). Svanfelt vittnar om samma utmaning som Paulsson, att det är svårt att hinna med jämställdhetsintegreringsarbetet utöver de ordinarie arbetsuppgifterna (Svanfelt, 2018). I utvecklingsplanen skrivs att det ska finnas minst en person på förvaltningen som ska vara kontaktperson och ansvarig för att samordna jämställdhetsintegreringsarbetet. Arbetet visar att det kräver mycket resurser i både tid och kunskap och att en person kanske är för lite för att driva arbetet framåt?

Resursbristen får också uttryck i att det är svårt att hinna med att följa upp de planer och projekt som genomförs. Projekten är slut när det är byggt eller genomfört och sedan finns det ingen organisation eller tid för att göra en uppföljning. Att det varken finns tid eller resurser att göra uppföljningar betyder att en viktig kunskapsåterföring missas, eventuella felbedömningar eller positiva effekter riskerar därmed att undgå tjänstepersonerna. Av citatet i början av avsnittet att döma verkar det dock finnas ett glapp mellan de resurser som krävs för att bedriva ett jämställdhetsintegreringsarbete och de resurser som finns tillgängliga.

## Olika arbetssätt mellan förvaltningarna

Både stadsbyggnadskontoret och gatukontoret strävar dock efter samma mål – att verksamheten ska bli jämställdhetsintegrerad. Hur de olika kontoren arbetar med jämställdhet i dagsläget skiljer sig åt. Att de båda förvaltningarna har olika arbetssätt är inte konstigt med tanke på att de arbetar med olika frågor och ansvarar för olika delar av samhällsplaneringen. I arbetet har bara gatukontorets och stadsbyggnadskontorets arbete med jämställdhetsintegrering studerats. En reflektion är dock att målen som varje förvaltning ska arbeta mot borde anpassas utefter den egna förvaltningens förutsättningar och vilken typ av



verksamhet de bedriver. Som Forssell och Scholten skriver så ökar chansen för en lyckad jämställdhetsintegrering genom en anpassning av utvecklingsplanen eftersom varje förvaltning får riktlinjer som är anpassade utefter deras åtaganden (Forssell & Scholten, 2013).

Som diskuterades ovan har ett antal modeller och arbetssätt för att arbeta med jämställdhet identifierats. Förutom brist på kunskap och tid till att lära sig använda modellerna kan även en anledning vara för att de är för generella och att en modell som passar en kommun eller ett kontor inte direkt kan appliceras inom en annan organisation. Det finns inte en modell som passar alla verksamheter och planer. Modellerna behöver anpassas utefter varje projekt och utefter den kontexten som planen eller projektet befinner sig i. Paulsson lyfter fram både fram jämställdhetstrappan (se SOU 2007:15) och den processledarmanual för att göra en SKB som stadsbyggnadskontoret har arbetat fram som exempel på verktyg som inte kan överföras från en verksamhet till en annan. Paulsson fortsätter vidare att resonera att det finns fördelar med den SKB som stadsbyggnadskontoret har arbetat fram, men att verktyget är mer anpassat för deras egen verksamhet (Paulsson, 2018). Likt utvecklingsplanens behov av anpassning ökar chanserna för en jämnare och högre kvalitet på de jämställdhetsbedömningar som görs om verktygen och modellerna är anpassade med den egna verksamheten i åtanke. En av riskerna som finns med att varje förvaltning skulle ha sitt egna verktyg är att stuprören som finns inom många kommuner idag skulle förstärkas.

### **Nationella jämställdhetsmål**

Både inom samhälls- och trafikplaneringen finns det ett ökande intresse för att arbeta med de sociala aspekterna. Den sociala dimensionen av hållbar stadsutveckling har däremot under en längre tid betraktas som lite fluffiga och svåra att konkretisera inom samhälls- och trafikplaneringen. Det nationella jämställdhetsmålet kan med fördel omsättas till både samhälls- och trafikplanering, vilket bland annat visas av SKL (2013). Hur dessa mål har konkretiserats i arbetet med Rosengårds station och i det generella arbetet med jämställdhetsintegrering är varierande.

I Malmö stads arbete med jämställdhet är det tydligast koppling till målen om jämn makt och inflytande samt målet om att mäns våld mot kvinnor ska upphöra. Det är även dessa mål och frågor som Scholten och Halling menar har fått mest uppmärksamhet inom transportplaneringen och dess bidrag till jämställdheten (Halling & Scholten, 2015). Dessa mål är de mål som verkar vara enklast att konkretisera till dagens samhällsplanering, vilket också märks i de jämställdhetsaspekter som diskuteras i de studerade plandokumenterna. Det första målet kan kopplas till de samråds- och dialogmöten som hålls och det sista delmålet kan kopplas till den upplevda tryggheten på platsen. Dessa mål kan vid första anblicken verka enklare att angripa men som intervjuerna visar så är det mer komplicerat att öka tryggheten än att skapa överblickbarhet och aktivitet i stadsrummet. Könsmaktstrukturer och mer komplexa rumsliga sammanhang behöver tas hänsyn till.

Det räcker inte heller att ha en jämn fördelning av kvinnor och män på samråds- och dialogmötena. Att mäta taltid och analysera vilka erfarenheter som lyfts fram av kvinnorna och männen är centralt för att skapa en jämställd samhällsplanering. Målen om till exempel jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet samt lika tillgång till utbildning och arbete menar Scholten och Halling kräver att transportplanerare identifierar generella strukturer kopplat till individuella val (Halling & Scholten, 2015). Att genomföra sådana analyser kräver dock en kunskap om jämställdhet kopplat till samhälls- och trafikplanering som idag inte finns inom Malmö stad. Hur transportpolitikens funktionsmål om tillgänglighet behandlas i Malmö stads arbete med trafikplanering och Rosengårds station diskuteras nedan.

## **7.2 Stationens bidrag till en jämställd samhällsplanering**

### **Vem kommer dra fördel av stationen?**

Förutom det nationella jämställdhetsmålet finns även transportpolitikens funktionsmål där det bland annat står att transportsystemet ska svara mot både kvinnors och mäns resebehov. För att kunna konkretisera målet inom trafikplaneringen behöver Malmö stad därmed ha kunskap om kvinnors och mäns olika resbehov. I de resvaneundersökningar som genomförs vart sjätte år studeras Malmöinvånarnas resvanor. I resvaneundersökningarna baseras vissa moment på skillnader i kvinnors och mäns transportmönster. Exempel på en sådan kategori är ärendefördelningen, antalet delresor per dygn, samt längden på resorna. En aspekt som inte studeras är till vilka målpunkter dessa resor genomförs. Om en sådan aspekt tagits med hade en djupare förståelse för delresorna kunnat skapas. Vart delresorna går hade också kunnat skvallra om vad det är som saknas i ett område som gör att kvinnor till exempel åker långa sträckor för att hämta/lämna barn.

Inom Malmö stad är det varierande problematiseringar av kvinnors och mäns resvanor. Statistiken från både Malmö stad och resvaneundersökningarna visar att män i högre grad än kvinnor har längre resor till arbetet, att kvinnor genomför fler delresor samt att kvinnor i högre grad har sin arbetsplats i samma kommun som de bor. Resultaten stämmer väl överens med statistik från andra kommuner och skillnaderna i transportmönster som tas upp i litteraturen. Resultaten vittnar därmed om att män i högre grad än kvinnor kommer dra nytta av den förbättrade tillgången till den regionala arbetsmarknaden och att kvinnor främst kommer använda Rosengårds station för pendling inom Malmö stad. Diskussionerna kring skillnaderna i kvinnors och mäns resvanor bör dock inte stanna vid den slutsatsen. Att låta diskussionen stanna där är att låsa fast både kvinnor och män i olika fack där kvinnor tar en mer omhändertagande roll än mannen vars främsta syfte är produktionsarbete. Ett sådant synsätt menar bland annat Larsson och Jalakas riskerar att cementera de könsmonster som trots allt återfinns i dagens samhälle (Larsson & Jalakas, 2008). Det är samtidigt viktigt att vara medveten om och diskutera vilka resmönstren är i staden och inom regionen för att planera för en kollektivtrafik som underlättar människors vardag.

Region Dalarnas arbete med Länstrafikplanen är ett utmärkt exempel som visar på vikten av att problematisera och se skillnader i kvinnors och mäns transportmönster. Faktum är ändå att

det blir svårare för båda parterna i till exempel en barnfamilj att pendla längre sträckor. Med de genuskontrakt och könsroller som finns i samhället bidrar till att det i många fall blir mannen som pendlar längre sträckor medan kvinnan har sin arbetsplats närmare hemmet. Alla familjer består dock inte av en sådan heteronormativ uppbyggnad, dock är det fortfarande samma problematik att båda parterna inte kan pendla längre sträckor. Ensamstående föräldrar har ännu svårare att dra nytta av en förbättrad tillgång till den regionala arbetsmarknaden. Att göra grova generaliseringar av människors resvanor är ibland nödvändigt eftersom trafikplanerare behöver ta hänsyn till stora grupper av människor och inte kan ta hänsyn till individen. Vissa generaliseringar kan dock bli för grova när skillnader i kvinnors och mäns erfarenheter av kollektivtrafiken inte analyseras. Vilka arbetsplatser som finns i närheten av stationerna, hur bytet till annat transportmedel ser ut samt vilka verksamheter som finns i närheten av stationen är aspekter som påverkar hur människor kan strukturera upp sin vardag.

### **Trygghet och aktivitet i stadsrummet**

Under observationerna upptäcktes att det finns många outnyttjade ytor i området och många parkeringsytor. Det studerade området består till majoriteten av bostadshus och av små verksamheter som till exempel Bokalerna. Rosengårds station och Culture Casbah kommer bidra till att det studerade området får en högre funktionsblandning än vad som finns i området idag och att de luckor som finns i stadsrummet förtätas med bostäder. Att det tillkommer fler bostäder, butiker, servicefunktioner och arbetsplatser till området kommer förändra de aktuella rörelsemönstren i området och förhoppningsvis bidra positivt den upplevda tryggheten. De huvudsakliga transportvägarna till Rosengårds station är idag relativt öde, både på dagtid och på kvällen. Rosengårdsstråket är ett undantag där det är mer rörelse än på de andra vägarna under dagen. I och med att stationen byggs kommer det att röra sig mer folk även på dessa vägar vilket kan bidra positivt med ett större flöde av människor och att de tomma ytorna får en funktion.

I det studerade området är det främst män som rör sig. Männen har också ett annat rörelsemönster än de kvinnor som rör sig i området. Männen uppehåller sig längre på platserna, använder de sittmöjligheter som finns medan kvinnor i högre grad utför ärenden och sedan lämnar platsen. Faktorer som utbudet av mötesplatser (Sjöberg, 2012), sittmöjligheter (Fahlén, 2007) och hur den fysiska miljön upplevs på olika tider på dygnet är exempel på faktorer som har betydelse för vem som rör sig i det offentliga rummet. Under intervjuerna framkom det att kvinnorna i området känner sig iakttagna av män som rör sig ute i det offentliga rummet vilket skapade otrygghet. Det bidrar till att kvinnorna inte tar det offentliga utrymmet i anspråk på samma sätt som männen. I mycket av den litteratur (till exempel Larsson & Jalakas, 2008) som finns om kvinnors upplevda trygghet nämns bland annat just aktivitet och rörelse i stadsrummet som en aspekt som ska påverka den upplevda tryggheten positivt. Intervjuerna som genomfördes i området visar att det inte bara är hur mycket aktivitet som sker utan att den upplevda tryggheten även beror på vilka det är som vistas i området.

Sjöberg problematiserar ordet mötesplatser och menar att det är viktigt att tänka igenom vem mötesplatsen är till för, alla platser tilltalar inte alla (Sjöberg, 2012). Många av de

mötesplatser som finns i det studerade området är spontanidrottsplatser som till största delen används av män/pojkar. När Malmö stad upptäckte snedfördelningen av killar och tjejer i det offentliga rummet försökte de skapa en plats som var formad efter tjejers preferenser, Rosens röda matta. Trots att det är fler tjejer som använder Rosens röda än andra aktivitetsytor är det dock fortfarande en majoritet killar som använder platsen. Genom att fortsätta problematisera ordet mötesplatser och studera kvinnors och mäns rörelsemönster kan användningen av det offentliga rummet utjämnas. Problematiserar inte användandet av det offentliga rummet är risken att de nya mötesplatser och rum som skapas i och med byggandet av Rosengårds station kommer följa samma mönster som återfinns i området idag. Samhällsplaneringen kan bidra till att skapa platser som upplevs mer trygga än andra. Samhällsplaneringen kan dock inte bidra till att ända könsmaktstrukturer mellan kvinnor och män.

### **Enskilda platser eller en övergripande nivå?**

Intervjuerna och de granskade dokumenten från Malmö stad visar att jämställdhet och olika jämställdhetsaspekter nämns på olika nivåer, både på detaljplanenivå och på den översiktliga nivån. Att analysera jämställdhet på alla planeringsnivåer, från detaljplanenivå till regional- och nationell nivå är viktigt för att se sambanden och den enskilda detaljplanens koppling till den större skalan. Jämställdhetsintegrering handlar ju om just detta, att alla nivåer i samhället är lika viktiga.

I uppsatsen har Rosengårds station studerats med fokus på stationens påverkan på närområdet och vilka förutsättningar för jämställdhet det finns på platsen, men även lyft blicken till ett hela staden-perspektiv och stationens plats i ett större regionalt sammanhang. Larsson och Jalakas menar dock att det främst är den övergripande och strategiska nivån som är viktigast att ta hänsyn till. En risk med att enbart analysera jämställdhet i detaljplaneringen menar författarna är att jämställdhet och vardagslivsperspektivet reduceras till att endast omfatta bostadsområdet och enskilda platser. Författarna diskuterar samtidigt att utformningen av bostadsområdet är en viktig fråga men att vardagslivet idag utspelar sig på en större arena och att jämställdhetsperspektivet måste in i den översiktliga planeringen och i de regionala utvecklingsprogrammen (Larsson & Jalakas, 2008). Det är fortfarande viktigt att ta hänsyn till de enskilda detaljplanerna eftersom det är där den fysiska miljön utformas och hur en plats utformas har betydelse för vilka som kommer använda platsen. Detaljplanerna behöver därmed sättas i perspektiv till de övriga strukturerna i hela staden och inte ses som enskilda planer.

I Malmö stads översiktsplan nämns jämställdhet flertalet gånger och olika aspekter som påverkar jämställdheten. Trots att översiktsplanen till skillnad från detaljplanen inte är ett juridiskt bindande dokument är det ändå i översiktsplanen som riktlinjerna för kommande års samhällsplanering pekar ut. I Malmö stad så finns det utmaningar i att omsätta riktlinjerna i översiktsplaneringen till praktiska handlingar i detaljplanerna. Utmaningarna i att omsätta riktlinjerna i den fysiska planeringen gör det däremot inte irrelevant att fortfarande nämna jämställdhet i översiktsplanen. Om inte jämställdheten hade nämnts överhuvudtaget hade det kanske inte ens funnits en diskussion om samhällsplaneringens bidrag till ett jämställt samhälle. Det är dock viktigt att inte nöja sig med att jämställdheten nämns i

översiktsplaneringen. Malmö stad måste fortsätta med arbetet att konkretisera riktlinjerna i den faktiska utformningen av staden.

### **7.3 JKB, ett verktyg som gör jämställdhet mer greppbart?**

Idag saknas det ett verktyg i Malmö stad för att analysera samhälls- och trafikplaneringens påverkan på jämställdheten. Malmö stad har precis tagit fram en processledarmanual för att arbeta med SKB där jämställdhet är en aspekt att ta hänsyn till vid analysen av förändringar i det fysiska rummet. Att ett verktyg precis har tagits fram för att analysera de sociala konsekvenserna av ett projekt gör att det inte är särskilt troligt att ett arbete med att ta fram en JKB ska inledas. En JKB har till skillnad från en SKB enbart fokus på planeringens påverkan på jämställdheten vilket bidrar till att det inte uppstår en så kallad perspektivträngsel där jämställdheten faller mellan stolarna. Som bland annat Halling m.fl. diskuterar så är SKB ett paraplybegrepp för en rad olika sociala konsekvenser där jämställdhet är ett expertområde som borde ha en egen analysmetod. Att ha ett separat verktyg som analyserar jämställdheten säkerställer då att den aspekten inte försvinner i mängden (Halling m.fl., 2016).

Bedömningsgrunderna för en JKB bygger på samma arbetsprocess som genomförandet av en MKB, SKB eller en BKA. Medarbetarna inom Malmö stad är därmed vana vid den arbetsprocess som verktyget kräver. Det som är skillnaden är vilken kunskap som krävs. Malmö stad arbetar med att ta fram könsuppdelad statistik, vilket är en av grunderna för att ett arbete med JKB ska kunna startas. Variationen på kunskap kopplat till jämställdhetsteorier och samhällsplanering som finns hos medarbetarna bidrar däremot till stora utmaningar i att påbörja arbetet med att arbeta fram en JKB. Kunskapsvariationen bidrar däremot också till utmaningar i att analysera planernas och projektens påverkan på jämställdheten i den SKB som finns idag. Risker finns därmed att i brist på kunskap om hur jämställdhetsaspekten ska analyseras så prioriteras den bort eller benämns i förenklade och schabloniserade formuleringar. Innan ett arbete med att analysera planerna och projektens påverkan på jämställdheten behöver kunskapsnivån höjas.

En av fördelarna med en JKB är att det är ett verktyg som går att använda på alla planeringsnivåer, från detaljplanenivå till arbete med länstransportplaner. I uppstartsfasen av en JKB identifieras pågående processer inom projektet och verktyget integreras tidigt i processerna (Halling m.fl., 2016). Detta gör att det inte behövs olika verktyg för att bedöma planens eller projektets påverkan på jämställdhet utan alla aktörer använder samma verktyg, istället för att gatukontoret och stadsbyggnadskontoret har varsin analysmetod. De olika förvaltningarna kommer fortfarande att ansvara för olika områdena inom planen, men använda samma grund och återkoppla till varandra.

För att en JKB ska vara verkningsfull behöver konsekvenserna av planen följas upp (Halling m.fl., 2016). Idag finns det inte en uppbyggd organisation över hur en uppföljning av projekten ska gå till inom Malmö stad utan resurserna till projektet tar slut när det är färdigbyggt. Uppföljningen är viktig för hela organisationen, inte bara vid användningen av

en JKB. Vid uppföljningen syns de faktiska resultaten av projektet. Om inte projektet följs upp riskeras eventuella misstag att återupprepas och eventuella positiva effekter att missas.

## **7.4 Till sist...**

Samhälls- och trafikplanering kan inte lösa alla utmaningar som har med jämställdhet att göra, alla samhällsaktörer behövs i arbetet för ett jämställt samhälle. Det är dock viktigt att vara medveten om hur den fysiska planeringen påverkar människors vardagsliv. Den fysiska planeringen skapar strukturer i samhället som står kvar i århundranden. Region Dalarna påpekade att om det ska ske någon ändring i hur kommuner arbetar med jämställdhet och jämställdhetsintegrering är det viktigt att direktiven kommer ovanifrån, från regeringen. Det är ett för tungt lass för enskilda personer att dra i. Den nuvarande regeringen har i dagarna tagit fram en strategi för att bedriva en hållbar stadsutveckling. Vid Karolina Skogs, Sveriges miljöminister, besök i Alnarp (2018) fick hon frågan om vilket stöd regeringen ger till kommunerna vid arbetet med social hållbarhet. Skog påpekade då snedfördelningen mellan de tre olika hållbarhetsdimensionerna i den framtagna strategin och menar att det idag inte finns lika väl utarbetade verktyg för att arbeta med social hållbarhet. Sammanfattningsvis behövs det kunskap på alla nivåer om hur den sociala hållbarheten ska omsättas inom den fysiska planeringen och hur planeringen påverkar kvinnor och män. Det är på tiden att de sociala effekterna och konsekvenserna av infrastruktursatsningar får lika hög status som miljökonsekvenserna. I Malmö finns det stöd från den nuvarande kommunledningen, men vad händer vid ett eventuellt skifte om några månader när det är val? Vad händer om kommunen behöver spara resurser? Med tanke på vilken status jämställdhet och övriga sociala dimensioner har i dagens samhällsplanering känns läget osäkert.

Förutom riktlinjer och stöd från regeringsnivå behöver jämställdhetsteorier med koppling till samhällsplanering diskuteras och undervisas i de planeringsutbildningar som finns ute i landet. Under mina fem år på Lunds- och Sveriges Lantbruksuniversitet har vi haft ett tillfälle där vi diskuterade genusteori kopplat till samhällsplanering. Ett tillfälle är inte tillräckligt. Kunskapen som ges vid olika tillfällen under yrkeslivet kan skapa en grundförståelse för kvinnors och mäns olika erfarenhetsvärldar. Den djupare kunskapen behöver dock universiteten och högskolorna lära ut.

Det är en skör balansgång mellan att befästa de strukturer som finns i samhället och i att bedriva ett förändringsarbete mot en jämställd samhällsplanering. När kvinnors och mäns olika upplevelser av den fysiska miljön diskuteras är det lätt att tro att kvinnor och män har olika behov, vilket riskerar att ojämställdheten cementeras. Att istället prata om erfarenhetsvärldar, att använda begrepp som inte könskodar dessa samt att knyta begreppen till fysisk planering är ett sätt att bedriva en samhällsplanering som ökar jämställdheten mellan kvinnor och män.

## 8 Slutsats och förslag till framtida forskning

I detta kapitel kommer slutsatser att dras från diskussionen och därmed besvara frågeställningarna. Hur arbetet kan utvecklas vidare och förslag på framtida forskning avslutar kapitlet.

### 8.1 Slutsats

#### Delfrågor:

- **Vilka indikatorer finns det som visar på Rosengårds stations positiva och negativa bidrag till Malmö stads fortsatta arbete med socialt hållbar stadsutveckling?**

Användningen av indikatorer är ett enkelt sätt att mäta och följa upp effekterna av Rosengårds station. För att använda indikatorer krävs det dock kunskap om vad det är som ska studeras och vilken data som är lämplig i det specifika fallet. För att öka möjligheten att rätta indikatorer och de rätta aspekterna används behöver det ske fler insatser för att höja kunskapsnivån hos medarbetarna gällande jämställdhet kopplat till samhällsplanering. Det behöver också skapas rutiner för uppföljning av de projekt som genomförs för att säkra den kunskapsåterföringen som indikatorerna kan ge och för att bedöma resultatet av planen för Rosengårds station. I uppsatsen har indikatorer för att studera den upplevda tryggheten, tillgängligheten till arbetsplatser samt möjligheterna för inflytande i besluts- och planeringsprocessen använts.

Resultaten av studerandet av den upplevda otryggheten bland kvinnor och män i det studerade området stämmer väl överens med Malmös resultat på en övergripande nivå och på nationell nivå. Vilka aspekter det är som påverkar den upplevda tryggheten bland kvinnor och män skiljer sig åt, vilket återigen pekar på vikten av att ta tillvara på kvinnors och mäns olika erfarenhetsvärldar ibland annat de dialogmöten som hålls. Analysen visar att det är mer komplext att skapa en upplevd trygghet i det studerade området än att bara skapa rörelse vid fler tidpunkter på dygnet. Intervjuerna med boende i området visar på att kvinnorna bland annat upplever otrygghet för att de kände sig iakttagna av män, vilket kan återkopplas till könsmaktstrukturer som finns i samhället. Rosengårds station kan alltså öka tryggheten på platsen till en viss del, samtidigt som analysen visar att det är mer komplext att öka tryggheten än att öka aktiviteten och rörelsen i stadsrummet.

Det finns ett behov i Malmö stad av att analysera och problematisera vem det är som drar nytta av investeringar i transportinfrastruktur. Alla investeringar i kollektivtrafik innebär inte per automatik en investering i ett jämställt transportsystem. Olika resmönster grundar sig bland annat i utbudet av arbetsplatser vid stationen. Analysen som visar på tillgängligheten till arbetsplatser från Rosengårds station visar att det är en relativt jämn fördelning av kvinnligt respektive manligt dominerande arbetsplatser inom det studerade området. De två stora industriområdena gör att manligt dominerande arbetsplatser väger över lite. Vilka arbetsplatser som kommer etablera sig i området i och med stationsutvecklingen är idag oklart, det är dock viktigt att fortsätta analysera hur kvinnors och mäns erfarenheter av

kollektivtrafiken.

Malmö stad behöver fortsätta med att utveckla de samråds- och dialogmöten som erbjuds både allmänheten och olika aktörer. Trots att Malmö stad har förbättrat samråds- och dialogmötena ur flera aspekter är det fortfarande en majoritet män som närvarar och som tar upp majoriteten av taltiden. Detta visar på vikten av att ytterligare ansträngningar av att anpassa dialogmötena så att fler kvinnor närvarar och uttrycker sina erfarenheter. I projekt som har varit externt finansierade har det funnits mer resurser för att till exempel uppsöka kvinnligt/manligt dominerande arbetsplatser under samrådstiden. Detta visar på ett behov av att samråds- och dialogmöten är aktiviteter som behöver mer resurser som idag inte finns tillgängliga inom den ordinarie budgeten inom Malmö stad.

- **Vilken betydelse har kollektivtrafiken och fysisk planering för en socialt hållbar stadsutveckling?**

Fysisk planering och kollektivtrafiken har en stor betydelse för arbetet mot en socialt hållbar stad. Inom den sociala dimensionen av hållbar utveckling ryms många olika begrepp där jämställdhet är ett. I uppsatsen har olika utmaningar funnits i Malmö stads arbete med att analysera vilka effekter kollektivtrafiken och den fysiska planeringen har på kvinnor och män.

Litteraturstudien visar på skillnader i hur kvinnor och män använder kollektivtrafiken och vilka ärenden som genomförs. Liknande skillnader har även identifierats när Malmöbornas resvanor har studerats. Detta arbete bekräftar därmed de skillnader som finns i kvinnors och mäns resvanor. Kollektivtrafiken har betydelse för vilka arbeten och vilken utbildning vi kan söka samt för hur vardagslivet struktureras. Förutom transportinfrastrukturen finns det även strukturer i form av genuskontrakt, som påverkar hur kvinnor och män spenderar sin tid och hur de lägger upp sina liv. Samhällsplaneringen kan inte påverka genuskontrakten. Genuskontrakten är däremot viktiga för planerarna att vara medveten om för att förstå skillnader bakom kvinnors och mäns resvanor.

I litteraturen diskuteras kvinnors och mäns olika erfarenhetsvärldar av den fysiska miljön. Att kvinnor och män uppfattar olika saker som otrygga på kvällen är något som bekräftas av observationerna och intervjuerna med invånarna. Den fysiska miljön påverkar hur vi rör oss i staden. De könsmaktsstrukturer som finns i samhället kan inte den fysiska planeringen påverka. Planeringen kan dock bidra med att skapa rum som upplevs mindre otrygga. För att kunna planera den fysiska miljön behöver olika erfarenheter av staden lyftas fram och där är samråds- och dialogmöten ett viktigt medel. Som litteraturen tar upp så räcker det inte med att eftersträva en jämn fördelning av kvinnor och män på samrådsmötena. Taltid och vilka synpunkter och erfarenheter som lyfts fram centralt för att förstå samhällsplaneringens påverkan på kvinnor och mäns vardagsliv.

## **Huvudfrågeställning:**



- **Hur arbetar Malmö stad med jämställdhet i samhällsplaneringen och i besluts- och genomförandeprocessen med Rosengårds station?**

Hur Rosengårds station kommer att bidra till en jämställd samhällsutveckling beror till stor del av hur jämställdhet behandlas inom organisationen. I besluts- och planeringsprocessen av Rosengårds station var jämställdhet inte ett perspektiv som analyserades. Det perspektiv som var huvudfokus för stationen var ett framkomlighetsperspektiv. Arbetsprocessen bakom planerna för Rosengårds station är därmed ett tydligt exempel som visar på vikten av att jämställdhetsintegrera en verksamhet för att systematisera och integrera jämställdheten i det ordinarie arbetet. En jämställdhetsintegrerad verksamhet minskar risken för att jämställdhetsperspektivet ska försvinna mellan stolarna.

Malmö stad arbetar idag med att jämställdhetsintegrera verksamheten där målet är att organisationen ska vara jämställdhetsintegrerad till år 2020. Idag arbetar förvaltningarna olika mycket med jämställdhet i planerna och projekten. För att möjliggöra och underlätta för fler förvaltningar att arbeta med jämställdhetsintegrering rekommenderar både tidigare forskning och detta arbete att utvecklingsplanen verksamhetsanpassas och att verksamhetsanpassade mål tas fram. I studien av utvalda plandokument så är trygghet den jämställdhetsaspekt som diskuteras främst. En jämställd samhällsplanering består av så mycket mer än trygghetsanalyser, även om dessa inte ska förminska. För att fler perspektiv ska få ta plats rekommenderas den tidigare nämnda kunskaphöjningen, att verksamhetsanpassade verktyg arbetas fram samt att det avsätts tid- och personalresurser till att arbeta med jämställdhetsintegrering.

Uppsatsen visar på de utmaningar som finns i att omsätta teorin bakom social hållbarhet och jämställdhet i praktisk planeringsverksamhet. Fallet med Rosengårds station bekräftar de utmaningar som tas upp i litteraturstudien, där kunskapsbrist idag är den främsta utmaningen inom Malmö stad. Kunskapsbristen får uttryck i varierande kvalitet på de jämställdhetsanalyser som genomförs, på vilka jämställdhetsaspekter som diskuteras i plandokumentet samt i den faktiska utformningen av miljön. Det behövs både en grundläggande kunskap samt expertkunskaper inom olika områden som till exempel mobilitet, trygghet och mötesplatser. En höjd kunskapsnivå ökar dessutom möjligheterna för att utvecklingsplanen för jämställdhetsintegrering snabbare och enklare ska implementeras i de olika förvaltningarna. Ytterligare utmaningar som diskuterats i arbetet är brist på anpassade verktyg och modeller samt resursbrist i form av både personal och tid.

För att ytterligare fördjupa kunskapen om stationens bidrag till en jämställd stadsutveckling och för att fylla de kunskapsluckor som har identifierats rekommenderas därför följande exempel på kompletterande analyser:

- En studie med fokus på vilka kedjeresor (hämta/lämna barn, vardagsinköp osv.) som är möjliga att kombinera med arbetsresan.
- Var kvinnor och män arbetar samt hur deras arbetsmarknadsregioner påverkas av investeringar i kollektivtrafik.

- Hur kvinnors och mäns rörelsemönster är vid olika tidpunkter på dygnet samt vilka platser som upplevs otrygga.

## **8.2 Förslag till framtida forskning**

Som nämndes i avgränsningen har uppsatsen endast belyst skillnader mellan kvinnor och män som grupp. Det betyder inte att det är det enda perspektivet som är betydelsefullt. Det finns behov av att analysera skillnader i hur människor upplever den fysiska miljön och olika transportmönster även inom dessa grupper. Socioekonomiska faktorer kan ha en stor betydelse för hur människor använder kollektivtrafiken.

För att få mer kunskap om hur kollektivtrafiken påverkar människors vardag hade det även varit intressant att angripa ämnet med ett tidsgeografiskt perspektiv. Med tidsgeografin kan tydligare skillnader upptäckas mellan kvinnors och mäns vardagsliv med koppling till kollektivtrafiken.

## 9 Referenser

- Abrahamsson, Hans 2012. *Städer som nav för en globalt hållbar samhällsutveckling eller slagfält för sociala konflikter*. Malmö stad.
- Alderman, Derek 2008. Place naming and the interpretation of cultural landscape. I Brian Graham & Peter Howard (red.). *The Ashgate Research Companion to Heritage and Identity*. Aldershot: Ashgate Publishing Ltd. 195–213.
- Alfredsson, Eva & Wijkman, Anders. 2014. *The Inclusive Green Economy. Shaping society to serve sustainability — minor adjustments or a paradigm shift?* MISTRA
- Alvesson, Mats. 2011. *Intervjuer: genomförande, tolkning och reflexivet*. Malmö: Liber.
- Andersson, Birgitta. 2005. *RISK. Om kvinnors erfarenhet av fysisk planering*. Centrum för kommunstrategiska studier, Linköpings universitet.
- Andersson, Susanne., Amundsdotter, Eva., & Svensson, Marita. 2009. *Mellanchefen: En maktpotential*. Hudiksvall: Fiber Optic Valley.
- Blomdahl, Ulf, Elofsson, Stig, och Åkesson, Magnus. 2012. *Spontanidrott för vilka?* Stockholms Stad och Stockholms Universitet, Stockholm.
- Boverket. 2010a. *Plats för trygghet – Inspiration till stadsutveckling*. Karlskrona. Boverket.
- Boverket. 2010b. Socialt hållbar stadsutveckling – en kunskapsöversikt. Karlskrona: Boverket internt.
- Bryman, Alan. 2012. *Social research methods*. 4. uppl., New York: Oxford University Press Inc.
- Daly, Mary E. 2005. Gender Mainstreaming in Theory and in Practice. *Social Politics: International Studies in Gender, State and Society* 12 (3): 433–450.
- Dempsey, Nicola., Bramley, Glen., Power, Sinéad & Brown, Caroline. 2009. The Social Dimension of Sustainable Development: Defining Urban Social Sustainability. *Sustainable Development*. 19: 289–300.
- Denscombe, Martyn. 2014. *Forskningshandboken – för småskaliga forskningsprojekt inom samhällsvetenskaperna*. 3. uppl., Lund: Studentlitteratur AB.
- Dijst, Martin., Rietveld, Piet och Steg, Linda. 2016. Individual needs, opportunities and travel behaviour: a multidisciplinary perspective based on psychology, economics and geography. I Bert van Wee, Jan Anne Annema, David Banister (red.). *The transport system and transport policy*. Northampton: Edward Elgar Publishing Inc, 19-50.
- Fahlén, Josef. 2007. *Näridrottsplatser och spontanidrott*. Riksidrottsförbundet.
- Faith-Ell, Charlotta & Levin, Lena. 2012. *Jämställdhet och genus i infrastrukturplanering – en studie av tillämpningen inom järnvägsplaneringen*. VTI.

- Fegler, Cecilia & Unemo, Lena. 2000. Vad är hållbar utveckling? (Bilaga 7 till Långtidsutredningen 1999/2000). Regeringskansliet, Finansdepartementet. Stockholm: Elanders Gotab.
- Forssell, Rebecka & Scholten, Christina. 2013. *Ambitiösa visioner – vaga mål. Att omsätta jämställdhetspolitik till praktik i vardagen*. Centrum för tillämpad arbetslivsforskning, Malmö högskola.
- Friberg, Tora & Larsson, Anita. 2002. *Steg framåt. Strategier och villkor för att förverkliga genusperspektivet i översiktlig planering*. Institutionen för kulturgeografi och ekonomisk geografi, Lunds universitet.
- Gehl, Jan. 2011. *Life Between buildings: Using public space*. Washington, DC: Island Press.
- Göteborgs stad. 2017. *SKA, Social konsekvensanalys, Människor i fokus 1.2*. Göteborgs stad.
- Halling, Jon & Scholten, Christina. 2015. PM Återkoppling JKB. Arbetspaket 3. Region Dalarna och Västra Götalandsregionen. I Lena Levin, Charlotta Faith-Ell, Christina Scholten, Åsa Aretun, Jon Halling och Karin Thoresson. *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering – slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbeskrivning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. K2.
- Halling, J., Faith-Ell, C. och Levin, L. 2016. *Transportplanering i förändring. En handbok om jämställdhetskonskvensbedömning i transportplaneringen*. K2.
- Hedenfelt, Eva. 2013. *Hållbarhetsanalys av städer och stadsutveckling, Ett integrerat perspektiv på staden som ett socioekologiskt komplext system*. Malmö. Malmö högskola.
- Hållbar stad. 2017. Ny pendel binder samman Malmö. *Hållbar stad*. [Blogg]. 4 september. <https://hallbarstad.se/amiralsstaden/ny-pendel-binder-samman-malmo/> (2018-05-07).
- Iwarsson, S., & Ståhl, A. 2003. Accessibility, usability and universal design--positioning and definition of concepts describing person-environment relationships. *Disabil Rehabil* 25 (2): 57–66.
- Kvale, Steinar & Brinkmann, Svend. 2009. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. Lund: Studentlitteratur AB.
- Larsson, Anita & Jalakas, Anne. 2008. *Jämställdhet nästa! Samhällsplanering ur ett genusperspektiv*. Stockholm: SNS Förlag.
- Levin, L., Faith-Ell, C., Scholten, C., Aretun, Å., Halling, J. och Thoresson, K. 2016. *Att integrera jämställdhet i länstransportplanering – slutredovisning av forskningsprojektet Implementering av metod för jämställdhetskonskvensbeskrivning (JKB) i svensk transportinfrastrukturplanering*. K2.
- Länsstyrelsen Skåne. 2010. *Stationsnära läge*. Länsstyrelsen Skåne.
- Länsstyrelsen Skåne. 2017. *Vägledning för jämställd fysisk planering*. Länsstyrelsen Skåne.
- Länsstyrelsen Stockholm. 2014. *Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014–2025 i Stockholms län*. Länsstyrelsen Stockholm.

- Lättman, Karin, Friman, Margareta & Olsson, Lars E. 2016. Perceived Accessibility of Public Transport as a Potential Indicator of Social Inclusion. *Social Inclusion* 4 (3): 36–45.
- Malmö stad. 2004. *Malmös stationsnära områden. Dialog -pm 2004:3*. Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.
- Malmö stad. 2009. *Framtidens kollektivtrafik. Social konsekvensanalys av kollektivtrafiksystemen i Malmö stad*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2010. *Planbeskrivning tillhörande detaljplan för Station Rosengård i Malmö*. Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.
- Malmö stad. 2011. *Utvecklingsplan för jämställdhetsintegrering*. Stadskontoret, Malmö stad.
- Malmö stad. 2013. *Malmös väg mot en hållbar framtid. Hälsa, välfärd och rättvisa. Kommission för ett socialt hållbart Malmö*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2014a. *Planprogram för Törnrosen och del av Örtagården i Rosengård i Malmö*. Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad.
- Malmö stad. 2014b. *Översiktsplan för Malmö. Planstrategi*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2016a. *Jämställda platser i Malmö. Slutrapport*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2016b. *PROCESSLEDARMANUAL – för sociala konsekvensbedömningar, SKB. Malmös Lokala Healthy Cities grupp*, Malmö stad.
- Malmö stad. 2017. *Användandet av offentliga platser längs med Rosengårdsstråket*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2018a. *FN:s globala mål i Malmö*. <http://malmo.se/Kommun--politik/Sa-arbetar-vi-med.../Hallbarhet/FNs-globala-mal-i-Malmo.html> (2018-02-09).
- Malmö stad. 2018b. *Statistikunderlag för Malmö*. Malmö stad.
- Malmö stad. 2018c. *Upplevd otrygghet i Malmö 2007–2017*. <https://malmo.se/Kommun--politik/Fakta-och-statistik/Trygghet-och-sakerhet/Upplevd-otrygghet.html> (2018-05-07).
- Mistra Urban Futures. 2013. *Det urbana stationssamhället – forsknings- och praktikeröversikt*. Mistra Urban Futures.
- MKB. 2016. *Malmö byggs samman – fyra samverkande bolag vill förverkliga Culture Casbah i Rosengård*: <https://www.mkbfastighet.se/om-mkb/nyheter/2016/oktober/malmo-byggs-samman-fyra-samverkande-bolag-vill-forverkliga-culture-casbah-i-rosengard/> (Hämtad 2018-01-22).
- Molina, Irene. 2007. Intersektionella rumsligheter. *Tidskrift för genusvetenskap*. (3): 7–21.
- Parker, Peter & Madureira, Ana Mafalda. 2016. Housing context and legitimacy in the transformation of a stigmatized estate: the case of Rosengård. *J House and the Built Environ*. 31. 589-604.

- Polk, Merritt. 2007. *Hinder mot jämställdhetsintegrering inom den svenska transportsektorn*. Göteborg: TransportMistra, Göteborgs universitet.
- Polk, Merritt. 2008. Gender Mainstreaming in Swedish Transport Policy. I Tim Cresswell & Tanu Priya Uteng (red.). *Gendered Mobilities*. Hampshire: Ashgate Publishing Limited. 229–241.
- Regeringskansliet. 2016. *Mål för jämställdhet*. Regeringskansliet.  
<http://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/> (2018-04-18).
- Reid, David. 1995. *Sustainable Development: an introduction guide*. London: Earthscan Publications Ltd.
- Reyes, Paulina de los & Mulinari, Diana. 2005. *Intersektionalitet: Kritiska reflektioner över (o)jämlighetens landskap*. Malmö: Liber.
- Schylberg, Katarina. 2008. *Planindikatorer för effektiv markanvändning i stationsnära områden*. Lic.-avh. Luleå tekniska universitet.
- SFS 2010:900. *Plan- och bygglag*.
- SFS 1998:808. *Miljöbalken*.
- Sjöberg, Josef. 2012. *Om mötandet: till en typologi över urbana mötesplatser. Fallet stadsodling i Rosengård, Malmö*. SLU: Alnarp.
- SKL. 2009. *Den europeiska deklARATIONEN för jämställdhet mellan kvinnor och män på lokal och regional nivå*. Sveriges kommuner och landsting.
- SKL. 2010. *GCM-HANDBOK. Utformning, drift och underhåll med gång-, cykel- och modpedtrafik i fokus*. Solna: Åtta45.
- SKL. 2013. *Kön i trafiken*. Sveriges kommuner och landsting.
- SOU 2007:15. Utredningen om stöd för jämställdhetsintegrering i staten. *JämStöds Praktika. En metodbok för jämställdhetsintegrering*.
- Spacescape. 2017. *Hållbar täthet i stationssamhällen*. Spacescape.
- Spolander, Krister. 1997. *Planera för cykeln: En idésamling för bättre cykelmiljö*. Kista: NTF:s Förlags & Service AB.
- Spolander, Krister. 2006. *Cykeln i transportsystemet – utvecklingsmöjligheter*. Krister Spolander Consulting.
- Ström, Lisa., Molnar, Stefan & Isemo, Sanna. 2017. *Social hållbarhet ur ett samhällsplaneringsperspektiv. En kunskapsöversikt*. Mistra Urban Futures.
- SWECO. 2014. *Resvaneundersökning i Malmö 2013*. SWECO.

Sydsvenskan. 2017. *Rosengårds får tågstation 2018*.

<https://www.youtube.com/watch?v=hkxfrHKB0o> (2018-02-05).

Trafikanalys. 2017. *Uppföljning av de transportpolitiska målen 2017*. Trafikanalys.

Tunström, Moa, Gunnarsson-Östling, Ulrika, Bradley, Karin. 2015. *Socioekologisk stadsutveckling: begrepp och lokal praktik*. Stockholm: Arkitektur Förlag

UNDP. 2015. *Globala målen*. <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/> (2018-02-09).

Wimark, Thomas. 2017. Metoder och angreppssätt för att fånga in social hållbarhet och nytta.

I Wimark, Thomas (red.) 2017. *Metoder och verktyg för sociala nyttoberäkningar i kollektivtrafiken*. Stockholms universitet, 1–8.

## 9.1 Personlig kommunikation

Bengtson, Birgitta. Marknadsansvarig, Fastighets AB Trianon. Intervju 20 mars.

Billberg, Linda. Strategisk planerare, Lerums kommun. Telefonintervju 14 mars.

Edgren, Johan. Kommunikatör, Gatukontoret, Malmö stad. Intervju 11 april.

Paulsson, Emma. Samordnare social hållbarhet, Gatukontoret, Malmö stad. Intervju 12 april.

Sahlin, Amelie & Söderlund, Kent. Enhetschef på enheten för samhällsbyggnad & Infrastrukturstrateg på enheten för infrastruktur, Region Dalarna. Telefonintervju 27 mars.

Svanfelt, Daniel. Uppdragsledare jämställdhet och mångfald. Stadsbyggnadskontoret, Malmö stad. Intervju 22 mars.

## 9.2 Figur- och tabellförteckning

De bilder, figurer och kartor som finns i uppsatsen är egenproducerade om ingenting annat anges.

Figur 1. Sfarmodellen. Figur skapad av Lista Stolt utifrån Hedenfelt (2013).

Figur 2. Systemmodellen. Figur skapad av Lisa Stolt utifrån Alfredsson & Wijkman (2014).

Figur 3. Mål 10, minskad ojämlikhet – Globala hållbarhetsmålen. UNDP (2015).

Figur 4. Mål 11, hållbara städer och samhällen – Globala hållbarhetsmålen. UNDP (2015).

Figur 5. Verksamhetsanpassning av det nationella jämställdhetsmålet. Figur skapad av Lisa Stolt utifrån SKL (2013).

Figur 6. Tillgänglighet på olika nivåer. Figur skapad av Lisa Stolt utifrån Iwarsson & Ståhl (2013).

Figur 7. JKB:ns fyra funktioner. Figur skapad av Lisa Stolt utifrån Halling m.fl. (2016).

Figur 8. Persontrafik på Kontinentalbanan. Gatukontoret, Malmö stad (2018).

Figur 9. Planområdet för Rosengårds station. Egen skiss utifrån Malmö stad (2010).

Figur 10. Arbetsplatser inom en radie av 600–1000 meter från Rosengårds station. Figur skapad av Lisa Stolt. © Lantmäteriet.

Figur 11. Hinder vid Rosengårdsstråket.

Figur 12. Figur 11. Smala trottoarer med ojämnt material & cykelbana som slutar mitt i vägen.

Figur 13. Gång/cykelbana på Kattarpsvägen.

Figur 14. Gång/cykelbana på Östra Farmvägen.

Figur 15. Åtgärder för att minska biltrafikens hastighet.

Figur 16. Gång/cykelbana till Örtagårdsskolan.

Figur 17. Upplevd otrygghet i Malmö. Malmö stad (2018c).

Figur 18. Kvinnor/män som avstått från aktivitet på grund av otrygghet. Malmö stad (2018c).

Figur 19. Otrygg stig vid Rosengårds station.

Figur 20. Främsta transportvägarna till och från Rosengårds station. Figur skapad av Lisa Stolt. Figur 20. © Lantmäteriet.

Figur 21. Hållplats Rosengård Centrum.

Figur 22. Aktivitetsytor och parkeringsytor på Cronmans väg.

Tabell 1. Indikatorer som studerar kvinnors/mäns makt och inflytande. Tabell skapad av Lisa Stolt utifrån Halling m.fl. (2016).

Tabell 2. Statistik över kvinnors/mäns deltagande i samråd och taltid.

Tabell 3. Fördelningen av kvinnor/män i projektorganisationen samt taltid.

Tabell 4. Sammanfattning av nulägesbeskrivningen av makt och inflytande.

Tabell 5. Indikatorer som visar på arbetsplatserna inom 600–1000 meter och transportvägarna till dessa.



Tabell 6. Trygghetsindikatorer. Tabell skapad av Lisa Stolt utifrån Halling m.fl. (2016).

Tabell 7. Upplevd trygghet på dagtid. Tabell skapad av Lisa Stolt utifrån Halling m.fl. (2016).

Tabell 8. Sammanfattning av den upplevda tryggheten. Tabell skapad av Lisa Stolt utifrån Halling m.fl. (2016).

### **9.3 GIS-data**

Malmö stad. Gatukontoret.

Lantmäteriet. 2018. Fastighetskartan bebyggelse. © Lantmäteriet (Hämtat 2018-04-13).

Lantmäteriet. 2018. Fastighetskartan kommunikation. © Lantmäteriet (Hämtat 2018-04-13).

Lantmäteriet. 2018. Terrängkartan. © Lantmäteriet (Hämtat 2018-04-13).

## 10 Bilagor

### 10.1 Intervjuguide, Birgitta Bengtsson

Intervju 2018-03-20

- Vilka fastigheter i Rosengård ligger under Trianons bestånd?
- Vilken uppfattning har Trianon om området?
  - Speciellt med fokus på jämställdhet
- Hur tror Trianon att Rosengårds station kommer påverka området?
- Vilka effekter tror Trianon att Rosengårds station kommer att få på Rosengård Centrum?
- Arbetar Trianon något med jämställdhet i Rosengårds Centrum?
  - Om ja, i så fall hur?

### 10.2 Intervjuguide, Linda Billberg

Intervju 2018-03-14

#### ORGANISATIONEN

- Läste att det redan fanns en diskussion om att utveckla arbetet med jämställd transportplanering. Hur arbetade man inom din organisation med jämställdhet innan forskningsstudien?
- Hur skulle du bedöma din egen kompetens inom jämställdhet?
  - Kopplat till trafikplanering?
  - Kopplat till jämställdhetspolitiska målen?
  - Kopplat till funktionsmålet om tillgänglighet?
- Hur skulle du bedöma dina kollegors kompetens om jämställdhet?
- Vet du om ni hade arbetat med jämställdhet i något annat planeringsområde?

#### JKB

- Vad var den största utmaningen med att arbeta med att arbeta med jämställdhet?

#### RESULTATET EFTER FORSKNINGSSTUDIEN

- Vet du om det blev någon skillnad i arbetet med jämställdhet efter forskningsstudien?
  - Skillnader i arbetsprocesserna?
- Hur följdes resultaten upp?
- Hur skulle du beskriva att dina egna kunskaper utvecklades?

### 10.3 Intervjuguide, Johan Edgren

Intervju 2018-04-11

## JÄMSTÄLLDHET

- Hur skulle du beskriva jämställdhet?
- Vad tror du att det ökade intresset för social hållbarhet och bland annat jämställdhet inom transportplanering beror på?

## JÄMSTÄLLDHET INOM ORGANISATIONEN

- Vad är dina tankar kring hur andelen kvinnor/män är fördelat inom projektgruppen för Rosengårds station?
  - Kvinnors och mäns olika roller inom projektgruppen?
- Vad är dina tankar kring den utvecklingsplan som finns gällande jämställdhetsintegrering?

## ROSENGÅRDS STATION OCH JÄMSTÄLLDHET

- Har det skett några förändringar i detaljplanen eller i planbeskrivningen för stationen?
- Vad är dina tankar kring Rosengårds station i ett regionalt perspektiv?
- Hur har ni arbetat med jämställdhet i besluts- och planeringsprocessen med Rosengårds station?
  - Specifika jämställdhetsaspekter?
- Vad är dina tankar kring hur stationen kommer påverka de människor som bor där ur ett jämställdhetsperspektiv?
- Vad är dina tankar kring de möjliga transportsätten till och från stationen?
- Har ni identifierat de huvudsakliga resvägarna till och från stationen?
- Miljön närmast bostadshusen, hur ska de se ut?
- Hur skulle du beskriva resenären som kommer använda Rosengårds station?
- Vad är dina tankar kring de nuvarande transportmönstren och behovet i området?
- I de samrådsmöten som har hållits, har ni samlat statistik över andelen män och kvinnor som deltagit?

## JKB

- Vilka för- och nackdelar ser du med att behandla jämställdhet som en aspekt av en SKB gentemot att genomföra en separat JKB?

## 10.4 Intervjuguide, Emma Paulsson

Intervju 2018-04-12

### INLEDANDE FRÅGOR

- Kort om dig själv
  - Yrkesbakgrund
  - Nuvarande arbetsroll
  - Tidigare kontakt med jämställdhet

## JÄMSTÄLLDHET INOM ORGANISATIONEN

Det finns ett ökat intresse av att arbeta med social hållbarhet och jämställdhet inom samhällsplanering

- Vad tror du det beror på?

## ARBETSSÄTT

- Vad tror du är den största bristen i hur vi arbetar med jämställdhet i samhälls- och trafikplanering idag?
- Hur arbetar GK med jämställdhetsintegrering?
- Vad är dina tankar kring de metoder och verktyg som finns i hur jämställdhet ska behandlas inom planering?
- Vad anser du om den utvecklingsplan som finns för Malmö stads jämställdhetsintegrering?
- Planen har ju funnits sedan 2011, vad är dina tankar om varför det tar tid med att få organisationen jämställdhetsintegrerat?
- Hur ser du på de direktiv som finns från bland annat länsstyrelsen gällande jämställdhetsintegrering?
- Hur arbetar GK med könsuppdelad statistik?
- Hur skulle du beskriva att kunskapsutvecklingen inom GK har sett ut med avseende på jämställdhet?
- Har du några tankar kring det jämställdhetsarbete som har skett i planerna med Rosengårds station?
- Finns det några mål med avseende på jämställdhet?

## JKB

- För- och nackdelar med att behandla jämställdhet som en aspekt av en SKB gentemot att genomföra en separat JKB?

## 10.5 Intervjuguide, Amelie Sahlin & Kent Söderlund

Intervju 2018-03-27

## INLEDANDE FRÅGOR

- Yrkesbakgrund
- Tidigare kontakt med jämställdhet?

## ARBETSSÄTT

- Hade ni tidigare arbetat med jämställdhet inom transportplanering? Hur?
- Hur skulle ni beskriva kompetensen gällande jämställdhet och jämställdhetsintegrering i organisationen före och efter forskningsstudien?
- Har ni tidigare arbetat med transportpolitiska målen och jämställdhetspolitiska målen inom transportplanering?
- Vilka för- och nackdelar ser ni med att utföra en separat JKB gentemot att ha jämställdhet som en av delaspekt av till exempel en SKB?

- Vad tror ni är den största bristen i hur vi arbetar med jämställdhet inom transportplanering idag?
- Vad är era tankar kring de direktiv som bland annat Trafikverket ger gällande jämställdhetsintegrering?

#### FORSKNINGSSTUDIEN

- Hur kom det sig att ni ville delta i forskningsstudien?
- Vilka var/är de största utmaningarna med att arbeta med jämställdhetsintegrering?
- Hur påverkade ert deltagande i forskningsstudien ert sätt att arbeta med jämställdhetsintegrering?
- Hur arbetar ni med jämställdhetsintegrering i dag?

### 10.6 Intervjuguide, Daniel Svanfelt

Intervju 2018-03-22

#### INLEDANDE FRÅGOR

- Kort om dig själv
- Yrkesbakgrund och din nuvarande yrkesroll
- Kontakt med jämställdhet och jämställdhetsintegrering

#### JÄMSTÄLLDHET INOM ORGANISATIONEN

Det finns ett ökat intresse av att arbeta med social hållbarhet och jämställdhet inom samhällsplanering

- Vad tror du det beror på?

#### ARBETSSÄTT

- Arbetssätt med jämställdhetsintegrering på sbk?
- Inom vilka planer och projekt skulle du säga att det är behov av att ta hänsyn till jämställdhet?
- På vilka planeringsnivåer bör arbetet med jämställdhetsintegrering ske?
  - Skillnad mellan de olika nivåerna?
- Hur ser en uppföljning av jämställdhetsintegreringen ut?
- Hur skulle du beskriva kunskapsutvecklingen på sbk inom jämställdhet?
- Vad är dina tankar kring hur jämställdhetsintegrering har skett i planerna för Amiralstaden och Rosengårds station?
- Vad är dina tankar kring de direktiv som ges från Länsstyrelsen, Trafikverket osv gällande jämställdhetsintegrering?

#### PRAKTISK ANVÄNDNING

- För och nackdelar med att behandla ekonomiska, ekologiska och sociala konsekvenser var och en för sig?

- För och nackdelar med att ha jämställdhet som en aspekt av SKB gentemot att genomföra en JKB?

#### FRAMTIDEN

- Vad tror du är den största bristen i hur vi arbetar med jämställdhet idag?
- Vad tror du det beror på?
- Om du skulle få utveckla arbetet med jämställdhetsintegrering, vad skulle du vilja utveckla?